

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

COMPTE RENDU INTÉGRAL

DES SÉANCES DU MERCREDI 10 OCTOBRE 2001

(6^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	5731
2 ^e séance	5773

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

12^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mercredi 10 octobre 2001



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RAYMOND FORNI

1. Questions au Gouvernement (p. 5734).

RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE (p. 5734)

MM. Pierre Goldberg, Michel Sapin, ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat.

2. Accueil d'un nouveau député (p. 5735).

3. Questions au Gouvernement (suite) (p. 5735).

MATCH FRANCE-ALGÉRIE (p. 5735)

MM. Jean-Antoine Leonetti, Claude Bartolone, ministre délégué à la ville.

INDEMNISATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL (p. 5735)

M. Paul Dhaille, Mme Elisabeth Guigou, ministre de l'emploi et de la solidarité.

MATCH FRANCE-ALGÉRIE (p. 5736)

M. Charles Ehrmann, Mme Marie-George Buffet, ministre de la jeunesse et des sports.

FINANCEMENT DU TERRORISME (p. 5737)

MM. Gérard Fuchs, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

PASSAGE À L'EURO (p. 5738)

MM. Bernard Accoyer, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

DIRECTIVE EUROPÉENNE SUR LA POSTE (p. 5739)

MM. François Brottes, Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie.

DESSERTE AÉRIENNE DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (p. 5740)

MM. Anicet Turinay, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

EMPLOI DES PERSONNES HANDICAPÉES DANS LA FONCTION PUBLIQUE (p. 5741)

M. Francis Hammel, Mme Ségolène Royal, ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées.

NOUVELLE PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE EN ILE-DE-FRANCE (p. 5741)

MM. Jean-Claude Thomas, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

LUTTE CONTRE LA VIOLENCE DES JEUNES (p. 5742)

M. Gérard Charasse, Mme Ségolène Royal, ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées.

ACCÈS ILLIMITÉ À L'INTERNET (p. 5743)

MM. Roland Garrigues, Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie.

HYPOTHÈSES DE CROISSANCE DU PROJET DE BUDGET POUR 2002 (p. 5743)

MM. Jean-Jacques Jégou, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

Suspension et reprise de la séance (p. 5744)

PRÉSIDENTE DE M. CLAUDE GAILLARD

4. Réforme du divorce. – Suite de la discussion d'une proposition de loi (p. 5744).

DISCUSSION DES ARTICLES (suite) (p. 5744)

Article 11 (p. 5744)

Amendement n° 43 de Mme Dumont : Mme Laurence Dumont, M. François Colcombet, rapporteur de la commission des lois ; Mme Marylise Lebranchu, garde des sceaux, ministre de la justice. – Adoption.

Amendements identiques n°s 24 de M. Delnatte et 25 de M. Gérin : MM. Patrick Delnatte, Jean Vila, le rapporteur, Mme la garde des sceaux. – Rejet.

Amendement n° 38 du Gouvernement : Mme la garde des sceaux, M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12 (p. 5746)

Amendement n° 15 de M. Perrut : MM. Bernard Perrut, le rapporteur, Mme la garde des sceaux. – Rejet.

Adoption de l'article 12.

Article 13 (p. 5747)

Amendement n° 39 du Gouvernement : Mme la garde des sceaux, M. le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 34 de M. Delnatte : MM. Patrick Delnatte, le rapporteur, Mme la garde des sceaux. – Rejet.

Amendement n° 40 du Gouvernement : Mme la garde des sceaux, M. le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 3 rectifié de M. Albertini : MM. Bernard Perrut, le rapporteur, Mme la garde des sceaux. – Retrait.

Amendement n° 41 du Gouvernement : Mme la garde des sceaux, M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 13 modifié.

Article 14. – Adoption (p. 5749)

Article 15 (p. 5749)

Amendement n° 42 de Mme Dumont : Mme Laurence Dumont, M. le rapporteur, Mme la garde des sceaux. – Adoption.

Adoption de l'article 15 modifié.

Après l'article 15 (p. 5749)

Amendement n° 29 de Mme Clergeau : Mme Marie-Françoise Clergeau ; M. le rapporteur, Mme la garde des sceaux. – Adoption.

Titre (p. 5749)

M. le président.

SECONDE DÉLIBÉRATION (p. 5749)

Article 4 (p. 5749)

Amendement n° 1 du Gouvernement : Mme la garde des sceaux, M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 4 modifié.

Article 10 (p. 5751)

Amendement n° 2 de Mme Neiertz : Mme Véronique Neiertz, M. le rapporteur, Mme la garde des sceaux, MM. Patrick Delnatte, Yves Nicolin. – Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

M. le rapporteur.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 5753)

MM. Patrick Delnatte,
Bernard Perrut,
Mme Laurence Dumont.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 5754)

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

Mme la garde des sceaux.

5. **Sécurité des infrastructures de transport.** – Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5754).

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 5760)

MM. Michel Bouvard,
Gilbert Biessy,
Christian Kert,
Yves Nicolin,
Bernard Cazeneuve,
Christian Estrosi,
Robert Gaïa,
Claude Gatignol,
René Leroux,
Christian Bataille.

Clôture de la discussion générale.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

6. **Modernisation sociale.** – Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 5771).
7. **Saisine pour avis d'une commission** (p. 5772).
8. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 5772).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à quinze heures.*)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Mes chers collègues, en raison du débat qui se tient actuellement au Sénat, le Premier ministre, le ministre des affaires étrangères et le ministre de la défense ne peuvent être parmi nous aujourd'hui. Par ailleurs, l'équipe de télévision de France 3, qui retransmet habituellement nos débats, est également au Sénat. Que cela ne vous incite pas pour autant à quitter l'hémicycle ! (*Sourires.*)

RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE

M. le président. Pour le groupe communiste, la parole est à M. Pierre Goldberg.

M. Pierre Goldberg. Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à exprimer le soutien de l'ensemble des députés communistes aux populations du Gard et de l'Hérault, qui ont été victimes, hier, d'inondations.

Monsieur le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat, la mise en œuvre de la réduction du temps de travail au sein de la fonction publique continue de susciter l'inquiétude, le refus et la mobilisation des personnels. Trois des principales fédérations de fonctionnaires appellent à une journée d'action nationale le 16 octobre prochain. Les revendications s'articulent autour des moyens nécessaires à la mise en place des 35 heures sans flexibilité ni remise en cause des acquis statutaires. C'est non seulement la qualité du service rendu au public, mais ainsi son maintien, qui est en jeu. Car, dans certains cas, la mauvaise application des 35 heures risque de conduire à de nouvelles privatisations, éventuellement déguisées.

Les personnels de la justice et de la santé sont actuellement à la pointe de ce combat, eu égard aux besoins énormes exprimés par les populations. Or, au ministère de la justice, les négociations ont été rompues après l'échec de la réunion du comité technique paritaire du 26 septembre dernier, les représentants des personnels de l'administration judiciaire et pénitentiaire ayant à juste titre déclaré que les efforts budgétaires étaient incroyablement insuffisants.

Il en est de même dans les hôpitaux, où un mouvement de grève a été largement suivi vendredi dernier. Les médecins hospitaliers et les urgentistes affirment que les

créations d'emplois actuellement envisagées ne représentent que 5 % des effectifs. Nous disons avec eux que ces propositions sont inadmissibles car elles ne permettraient pas d'inscrire la réduction du temps de travail parmi les améliorations pourtant urgentes des conditions de travail, surtout lorsqu'on est conscient du manque criant de personnel dans l'hôpital public, qui est confronté à des difficultés de recrutement et de formation ainsi qu'aux départs massifs à la retraite qui se préparent.

Monsieur le ministre, le Gouvernement compte-t-il s'engager réellement dans l'application des 35 heures, pour garantir la qualité du service que ces personnels rendent au public et réaffirmer ainsi la réelle vocation des 35 heures, qui ne peut se réaliser que grâce à la création de nouveaux emplois en nombre suffisant ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat.

M. Michel Sapin, ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat. Monsieur le député, les 35 heures dans les différentes fonctions publiques – fonction publique de l'Etat, fonction publique territoriale, fonction publique hospitalière – représentent un très grand chantier, qui concerne plus de cinq millions de personnes, c'est-à-dire 25 % des Français au travail. Il était légitime et normal que le Gouvernement souhaite que la grande conquête sociale que représentent les 35 heures s'applique également à la fonction publique. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Monsieur le député, quand on mène une telle réforme, concernant tant de personnes et obligeant à remettre à plat l'organisation de l'ensemble des services publics, il est normal qu'il en résulte des tensions, des difficultés et que, à certains moments, le dialogue social doive surmonter des obstacles. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Mais d'une manière générale, nous assistons à la signature de toute une série d'accords au ministère de la défense, au ministère de l'environnement et dans d'autres ministères qui mènent actuellement des négociations dans un sens positif.

En termes d'emplois, la position du Gouvernement a toujours été très claire. Contrairement à ce qui s'est passé dans le secteur privé, le passage aux 35 heures dans la fonction publique n'a pas eu comme premier objectif la création d'emplois. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) Nous envisageons les créations de postes non pas en fonction du passage aux 35 heures, mais en fonction des besoins de chacun des services publics et de chacun des ministères concernés. C'est ainsi que, cette année, des emplois de professeurs sont créés à l'éducation nationale alors qu'il n'y a pas de passage aux 35 heures pour les enseignants. C'est ainsi, en sens inverse, que le Gouvernement a décidé de créer

45 000 emplois dans les hôpitaux, car ces emplois sont absolument nécessaires pour passer aux 35 heures. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Monsieur le député, notre vision de l'Etat et des services publics, à l'occasion des 35 heures ou de toute autre réforme, ne saurait se rabougir. Notre vision de l'Etat et des services publics s'affirme dans le mouvement, et les 35 heures participent à ce mouvement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert. – Huées et claquements de pupitres sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

2

ACCUEIL D'UN NOUVEAU DÉPUTÉ

M. le président. Mes chers collègues, je suis heureux de souhaiter la bienvenue à notre collègue Dominique Raimbourg, député de la quatrième circonscription de Loire-Atlantique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert, ainsi que sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

3

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT (suite)

M. le président. Nous reprenons les questions au Gouvernement.

MATCH FRANCE-ALGÉRIE

M. le président. Pour le groupe UDF, la parole est à M. Jean-Antoine Leonetti.

M. Jean-Antoine Leonetti. Ma question sera reprise par notre doyen Charles Ehrmann sur un autre aspect. Monsieur le ministre délégué à la ville, samedi dernier, la fête du football a été gâchée par l'interruption du match France-Algérie à la soixante-seizième minute de jeu. En fait, pour nombre d'entre nous, elle avait été gâchée avant, la première minute même lorsque nous avons entendu siffler *La Marseillaise* par une grande partie du public. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Lucien Degauchy. C'était scandaleux !

M. Jean-Antoine Leonetti. Ces faits démontrent à l'évidence que notre machine républicaine à intégrer est en panne, sans doute plus encore par le manque de repères et de message républicain adressé à notre jeunesse que par l'existence d'une exclusion sociale.

Monsieur le ministre, à la télévision, vous vous êtes déclaré « surpris » par cette attitude. La simple surprise de la part d'un ministre ne suffit pas. Ne partagez-vous pas

notre inquiétude et n'avez-vous pas, comme de nombreux Français, quelle que soit leur origine, ressenti à la fois de l'indignation et de la tristesse en entendant conspuer notre hymne national dans le Stade de France ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la ville.

M. Claude Bartolone, ministre délégué à la ville. Monsieur le député, comme vous, j'ai été surpris et peiné de constater qu'une grande partie des spectateurs qui étaient dans le Stade de France samedi soir, qui avaient célébré la victoire de l'équipe de France lors de la Coupe du monde de football, qui avaient pour bon nombre d'entre eux défilé sur les Champs-Élysées avec des drapeaux bleu, blanc, rouge (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*) s'étaient conduits de cette manière.

Dès ce matin, puisque vous faites référence à cette déclaration, j'ai souhaité que, très vite, toutes celles et tous ceux qui sont issus de l'immigration, les parents comme les plus jeunes, et qui ont réussi dans la société française, qui se sentent bien sur cette terre de liberté puissent s'exprimer à haute voix pour expliquer à ces jeunes pourquoi ils ont commis une erreur en se conduisant ainsi. (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

Je vois dans ces événements une raison supplémentaire de nous mobiliser pour accomplir ce qu'on attend encore des responsables politiques et réussir l'intégration. Je pense que l'intégration culturelle est aujourd'hui réussie. Ce sont bien souvent des jeunes et des adultes qui se reconnaissent dans les points de repère de notre société – y compris les points de repère de la société de consommation –, et qui constatent aujourd'hui qu'ils ont aussi droit à l'intégration économique et sociale. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

C'est ce que j'ai retenu comme leçon, qui nous a tous peiné. Mais, au lieu d'y voir une fin, j'y vois une raison supplémentaire de nous mobiliser pour que la République triomphe. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. Thierry Mariani. C'était creux !

INDEMNISATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

M. le président. Pour le groupe RCV, la parole est à M. Paul Dhaille.

M. Paul Dhaille. Madame la ministre de l'emploi et de la solidarité, la catastrophe de l'usine AZF de Toulouse a provoqué la mort de 29 personnes. De nombreux blessés et handicapés sont également à déplorer. Ces victimes viennent s'ajouter à toutes celles qui, tous les jours, voient leur intégrité physique atteinte dans l'exercice de leur travail. Les 10 000 manifestants rassemblés à Paris par la Fédération nationale des accidentés du travail et handicapés ont rappelé les difficultés quotidiennes qui sont les leurs pour faire valoir leurs droits, et dénoncé le système injuste d'indemnisation des accidents du travail.

Il n'est en effet pas acceptable qu'à Toulouse, comme partout en France, les accidentés et handicapés du travail ne soient pas indemnisés de leur préjudice personnel, et qu'ils soient privés de l'indemnisation d'une partie de leur préjudice économique, conséquence de leur incapacité permanente. Enfin, ces victimes et leurs familles affrontent un véritable parcours du combattant pour faire reconnaître leurs droits ; ils sont confrontés à des procédures longues et difficiles et à une application rigoureuse, voire restrictive, de la législation et de la réglementation.

Madame la ministre, quand seront pris les décrets d'application concernant la création du fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante et les accidents successifs ? Quelle suite comptez-vous donner au rapport Masse, qui vous a été remis récemment et préconise l'indemnisation intégrale de tous les préjudices occasionnés par les accidents du travail ? Enfin, quelles mesures concrètes sont inscrites dans le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour les accidentés du travail ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité.

Mme Elisabeth Guigou, *ministre de l'emploi et de la solidarité*. S'agissant des accidentés de Toulouse, j'ai demandé au directeur de la Caisse nationale d'assurance maladie de mettre en place les mêmes procédures exceptionnelles que pour les victimes du stade de Furiani : prise en charge à 100 % par la sécurité sociale ; pas de facture à l'hôpital ; prise en charge des frais de transport ; et, pour l'indemnisation au titre des accidents du travail, pas de déclaration légale préalable.

S'agissant de notre régime d'indemnisation, vous avez tout à fait raison de souligner qu'il a vieilli - il date d'il y a cent ans, d'une loi de 1898 - et ne correspond plus aux attentes de la société. Les préjudices professionnels, moraux ou esthétiques même ne sont pas indemnisés par la sécurité sociale, alors qu'ils le sont, par exemple, en cas d'accident de voiture. Il est devenu insupportable d'être moins bien indemnisé pour un accident du travail que pour un autre type d'accident. C'est la raison pour laquelle Martine Aubry avait demandé un rapport au professeur Masse. J'ai reçu ce rapport au mois de juin et nous allons en tirer les conclusions.

Il faut une vraie grande réforme, qu'on ne peut pas improviser. Il est difficile à la sécurité sociale de passer d'un régime à un autre sans adaptations, et, en l'occurrence, elle ne sait pas évaluer les préjudices en question. J'ai donc demandé que, sous la direction d'un inspecteur général de l'action sociale, un groupe de travail se mette en place avec les partenaires sociaux et les associations pour définir une réforme et je lui ai demandé de me remettre un rapport avant la fin du mois de mars.

En attendant, dans le projet de loi de financement de la sécurité sociale, nous avons inscrit plusieurs mesures.

D'abord, le décret d'application concernant le fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante, créé l'année dernière, sortira dans les prochains jours.

M. Patrice Carvalho. Enfin !

Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité. C'est vrai ! Mais il y a des procédures de consultation à respecter. On ne peut pas demander de consulter les partenaires sociaux en permanence et ne pas les consulter quand, légalement, on doit le faire. *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)* Les procé-

dures de consultation ayant été menées, les premières indemnités pourront avoir lieu avant la fin de l'année. Le FIVA sera installé et nous allons le doter de 3,3 milliards de francs dans le PLFSS.

Ensuite, je proposerai, dans ce projet de loi, qu'on prenne d'autres mesures dans le droit-fil du rapport Masse, comme l'indexation des indemnités en capital pour les victimes d'accidents du travail.

Enfin, je ne suis pas fermée à ce que nous puissions, au cours du débat parlementaire, examiner d'autres mesures parmi celles qui sont proposées par le rapport Masse. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

MATCH FRANCE-ALGÉRIE

M. le président. Pour le groupe DL, la parole est à M. Charles Ehrmann.

M. Charles Ehrmann. Ma question concerne également le match de football France-Algérie de samedi dernier, dont mon collègue Leonetti a déjà parlé. Je me permets, en tant que doyen de l'Assemblée nationale, de donner mon opinion.

Je suis l'un des derniers témoins de la politique française depuis soixante-quinze ans. J'ai été élevé en grande partie, dans l'Est de la France, au contact d'étrangers : Italiens en majorité, Polonais et autres. En moins d'une génération, ceux-ci s'intégraient très bien, avec des droits et des devoirs. Certains, ainsi que leurs descendants, ont joué et jouent un rôle important dans la vie politique, économique et intellectuelle de notre pays, n'est-ce pas, monsieur Forni ?

À l'école, à l'université, mes professeurs m'ont appris que la France avait intégré 15 millions d'étrangers soucieux de leurs devoirs et qu'elle était restée une et indivisible, comme elle le restera, si nous le voulons ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Moi aussi, j'ai vu, lors du match, des milliers de spectateurs siffler *La Marseillaise*. J'en ai pleuré ! *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)* Allons ! Si vous aviez mon âge, vous sauriez ce qu'est la France ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.)* J'en ai vu lancer des bouteilles en plastique sur des ministres, obligeant sa garde rapprochée à entourer le Premier ministre, et provoquer l'interruption du match en envahissant le terrain.

Je dis stop ! On ne peut pas continuer avec des paroles angéliques. Ceux qui, comme moi, ont des milliers d'HLM dans leur circonscription savent ce que je veux dire.

Vous n'avez pas pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et le bon déroulement du match, dont on connaissait la valeur symbolique et dont on savait qu'il était à haut risque.

Quelles mesures allez-vous prendre pour rassurer les Français ?

Pensez-vous normal que l'hymne national, qui a fait le tour du monde, soit sifflé sans provoquer aucune réaction du Premier ministre et des membres du Gouvernement ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.)*

Pourquoi n'ont-ils pas quitté le stade, alors que des millions de Français – mon père est mort en septembre 1914 – sont morts en le chantant ? (« *Tout à fait !* » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

Pensez-vous normal que le système de sécurité n'ait pas été renforcé ?

Si l'on apprenait davantage *La Marseillaise* à l'école, peut-être que les applaudissements auraient couvert les sifflets !

Ne pensez-vous pas qu'il y a de quoi être inquiet ? Vous prétendez protéger la France par des mesures de sécurité draconiennes – le plan Vigipirate –, mais vous êtes incapables d'empêcher qu'on envahisse un terrain de football ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

Enfin, quelles mesures entendez-vous prendre pour redonner aux jeunes Français, quelle que soit leur origine, le sens de l'honneur et la fierté d'être Français ? C'est un doyen de l'Assemblée dont le nom, d'origine alsacienne, signifie « homme d'honneur » en français, qui vous le demande ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la jeunesse et des sports.

Mme Marie-George Buffet, ministre de la jeunesse et des sports. Monsieur le député, je comprends votre émotion : j'ai éprouvé moi-même, en direct, une terrible tristesse.

M. Thierry Mariani. Mais vous n'avez pas réagi !

Mme la ministre de la jeunesse et des sports. Si, j'ai réagi, je suis même descendue dans le stade. Comme l'a dit très bien le joueur Lilian Thuram, nous devons essayer de comprendre pourquoi cette foule de jeunes...

M. Yves Fromion. Dépêchez-vous de comprendre !

Mme la ministre de la jeunesse et des sports. M. Ehrmann a évoqué un sujet grave : essayez d'écouter ma réponse comme vous avez écouté la question.

Depuis des années, ces jeunes attendaient ce match dans la joie. C'était un match porteur d'une grande symbolique, vous l'avez dit, monsieur le doyen : celle d'une coopération retrouvée entre deux peuples qui ont une longue histoire, souvent tourmentée. Depuis son annonce, les billets étaient vendus. Alors, pourquoi ces jeunes ont-ils éprouvé le besoin d'affirmer leur identité en sifflant au moment *La Marseillaise* ? (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. Du calme, mes chers collègues !

Mme la ministre de la jeunesse et des sports. Il faut essayer d'aller à leur rencontre et de discuter avec eux. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Monsieur Ehrmann, vous avez posé une deuxième question, celle de la sécurité. Ce match n'a été suivi d'aucune violence, contrairement à d'autres.

M. Jean-Michel Ferrand. Démissionnez !

Mme la ministre de la jeunesse et des sports. Grâce aux forces de sécurité déployées à l'entrée et autour du stade, il n'y a eu aucun incident, seulement dix-sept

interpellations. Le problème, à l'intérieur du stade, a été que les stadiers ont été incapables d'empêcher l'envahissement de la pelouse. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) Je crois que c'est une question de nombre et de formation. (*Huées sur les mêmes bancs.*) Vous empêchez M. Ehrmann d'entendre la réponse, mesdames, messieurs de l'opposition !

Une réunion aura lieu prochainement avec tous les acteurs concernés – la Fédération française de football, le consortium de gestion – pour essayer de résoudre ce problème.

Je répète que, lorsque les jeunes ont envahi la pelouse, il n'y a eu aucun geste de violence. Le vrai problème concerne donc les stadiers. (*Exclamations sur les mêmes bancs.*) J'aimerais bien, mesdames, messieurs de l'opposition, que, lorsqu'il se produit des violences à l'occasion de certains matchs, vous ayez la même réaction, et que vous ne réagissiez pas seulement parce qu'il s'agit de l'Algérie ! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Jean-Michel Ferrand. Démissionnez !

M. Thierry Mariani. Ça ne s'est jamais passé ainsi !

Mme la ministre de la jeunesse et des sports. Permettez-moi de rappeler ce que disait avant-hier Hassiba Boulmerka, championne olympique algérienne : « Cela a été un plaisir pour moi d'assister à la rencontre de football France-Algérie, qui, malheureusement, ne s'est pas terminée sportivement, mais cela signifie peut-être que le lien entre nos deux pays demeure infini. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur plusieurs bancs du groupe socialiste. – Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

FINANCEMENT DU TERRORISME

M. le président. Pour le groupe socialiste la parole est à M. Gérard Fuchs.

M. Gérard Fuchs. Monsieur le président, avant d'en venir à ma question, je tiens à dire que, si je déplore que le match France-Algérie ne soit pas allé jusqu'à son terme, je me félicite cependant qu'il ait pu enfin avoir lieu, quarante ans après. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

Le nerf de la guerre, dit-on, c'est l'argent. Le nerf du terrorisme, je crois que c'est encore davantage l'argent. Organiser, équiper, armer les centaines d'hommes qui représentent aujourd'hui l'organisation Al Qaida n'aurait pas été possible si son chef n'avait été un ex-Saoudien milliardaire, même si celui-ci se présente aujourd'hui en défenseur des pauvres.

M. Jean-Pierre Brard. Et sans la CIA !

M. Gérard Fuchs. Monsieur le ministre, vous avez participé il y a quelques jours, à Washington, à une importante réunion du G 7, les sept pays les plus riches de la planète. L'objectif de cette réunion était d'étudier la possibilité d'assécher financièrement les réseaux terroristes. Je suis, pour ma part convaincu, que plus les résultats financiers d'une action dans ce domaine seront positifs, plus les obligations militaires pourront demain être limitées.

Durant cette réunion, quelle a été la position de la France et quels résultats pensez-vous avoir pu obtenir en notre nom à tous ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Patrice Carvalho. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

M. Laurent Fabius, *ministre de l'économie, des finances et de l'industrie*. Monsieur le député, effectivement, samedi dernier s'est tenue, à Washington, une réunion de sept ministres des finances, et même de huit, car la Russie y participait.

J'ai eu l'occasion, au nom de notre pays, de rappeler les propositions traditionnelles de la France faites depuis longtemps, et qui, dans les circonstances dramatiques qu'on connues les Etats-Unis, ont enfin trouvé un écho. Elles sont au nombre de sept.

Premièrement, organiser une rencontre exceptionnelle du GAFI – ce qui sera le cas – pour élargir son action aux sources de financement du terrorisme.

Deuxièmement, renforcer notre action dans chacun des pays concernés et dans l'ensemble des pays de la planète, parce que c'est essentiel pour connaître les bénéficiaires réels des transactions bancaires.

Troisièmement, prendre des mesures précises contre les pays qui n'appliqueraient pas les décisions de gel des avoirs.

Quatrièmement, accroître notre coopération en matière de renseignement sur les circuits de financement du terrorisme, car il n'est plus possible de séparer ce qui est proprement financier de ce qui relève du renseignement.

Cinquièmement, assurer une bonne circulation de l'information entre les organismes de régulation des marchés financiers ; on mesure à quel point c'est fondamental lorsqu'on voit non seulement les délits, mais aussi les crimes possibles d'initiés qui se cachent derrière les réseaux Ben Laden.

Sixièmement, encourager le Fonds monétaire international à accroître sa surveillance sur les centres *offshore*, car il n'est pas possible d'accorder des facilités à des pays qui ne respectent pas scrupuleusement les exigences internationales.

M. Jean-Pierre Brard. La Hongrie !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Enfin, assurer le suivi de ces décisions lors des prochaines rencontres qui auront lieu, qu'il s'agisse du G7 ou du G20.

Dans le contexte dramatique que nous vivons, ces propositions ont été adoptées et vous les retrouverez dans le communiqué final.

J'ajouterais en conclusion deux observations.

Lorsqu'on travaille sur ces sujets, comme le font depuis longtemps beaucoup d'entre vous et comme je le fais depuis quelque temps, on rencontre des noms un peu étranges : centres *offshore*, *hedge funds*, paradis fiscaux, trusts, fiducies, tous moyens qui permettent en fait à l'argent sale de prospérer. Or, si on veut s'attaquer au financement du terrorisme, il faut s'intéresser à la totalité de ces chapitres et non pas à un seul d'entre eux, ou à plusieurs d'entre eux en en laissant un à l'extérieur du dispositif. Dans cette hypothèse, en effet, c'est sur ce dernier que tout se répercuterait. (*« Très bien » sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

En outre, chaque pays est désormais face à ses responsabilités. La France, de ce point de vue, ne connaît pas ces problèmes, parce qu'elle réclame depuis longtemps ces mesures que, pour sa part, elle respecte. D'autres pays sont maintenant devant leurs responsabilités.

Ma conclusion est que, après avoir mesuré la profondeur du traumatisme auquel ils sont confrontés, les mesures nécessaires pour lutter contre le financement du terrorisme sont enfin en train d'être prises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

PASSAGE À L'EURO

M. le président. Pour le groupe RPR, la parole est à M. Bernard Accoyer.

M. Bernard Accoyer. Monsieur le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, pour le passage à l'euro, le Gouvernement a fait le choix de la double circulation sur une période relativement longue. Il a également confié cette mission essentielle au commerce et à l'artisanat. Cela représente une charge supplémentaire de travail, une responsabilité : tenir une double caisse, faire de la pédagogie, assurer la sécurité, jouer un rôle de banquier et de guichetier. Aussi, monsieur le ministre, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour que le passage à l'euro, qui doit être réussi – c'est fondamental –, soit effectivement couronné de succès ?

Deux mesures paraissent indispensables pour favoriser les paiements par chèque et par carte bancaire : d'une part, la revalorisation de la garantie bancaire pour les chèques, qui n'a pas été réévaluée depuis 1975, c'est-à-dire depuis vingt-six ans, d'autre part, la suspension, durant la période de double circulation, de la commission prélevée par les organismes bancaires et financiers sur les paiements par carte bancaire pour des montants inférieurs à 30 euros.

Par ailleurs, comme le demandent leurs organisations professionnelles, il paraît légitime d'accorder aux artisans et commerçants un crédit d'impôt compensant la surcharge de travail que représente la véritable mission de service public qui leur est confiée.

Enfin, pour éviter le télescopage entre la date d'introduction de l'euro et l'application des 35 heures dans les entreprises de moins de vingt salariés, il serait raisonnable de reporter l'application de la réduction du temps de travail dans le commerce et l'artisanat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

M. Laurent Fabius, *ministre de l'économie, des finances et de l'industrie*. Monsieur Accoyer, je sais que vous suivez ces questions avec beaucoup d'attention et je vous en remercie.

Les artisans et les commerçants ont accompli un gros travail de préparation, et il faut leur en rendre hommage. Nombre d'entre eux ont déjà organisé leur commerce de manière que tout se passe bien. Les dernières statistiques montrent que, pour les paiements scripturaux en euros, essentiellement les paiements par chèque, le mouvement a bien démarré, et que la progression est importante, ce dont nous nous réjouissons tous. Nous avons examiné à plusieurs reprises, au sein du comité national de l'euro, où siègent tous les représentants des parties concernées, ainsi que des parlementaires, quelles pouvaient être les mesures concrètes. La totalité des mesures auxquelles vous faites allusion n'a pas pu être retenue, mais vous aurez satisfaction, je crois, sur un ou deux points.

La règle générale, c'est que, pour le passage à l'euro, chaque groupe social – je le dis un peu brutalement – paie pour ce qui le concerne ; c'est la règle européenne. L'Etat paie, par exemple, pour la sécurité et la fabrication des billets ; les banques ont aussi des coûts à supporter. Il en est de même pour les commerçants et les artisans, dans une certaine mesure.

Mais comme il peut y avoir des coûts particuliers, nous avons décidé que les frais engagés, par exemple pour changer de caisse enregistreuse ou pour modifier un terminal, pourraient faire l'objet dès cette année d'un amortissement accéléré, permettant ainsi, sur le plan fiscal, d'aboutir pratiquement au remboursement de ces sommes. De telles mesures vont dans le sens que vous souhaitez.

Enfin, on pourrait relever une certaine ambiguïté lorsque vous dites que les commerçants et les artisans jouent un rôle de banquier. C'est d'ailleurs un discours que j'entends fréquemment. Qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur ce point : c'est aux banques qu'il appartient de faire le change.

M. Arnaud Lepercq. Dans les magasins, il n'y a pas de banquiers !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Les commerçants et les artisans, grâce au travail des pouvoirs publics et des organisations professionnelles, acceptent le rendu de monnaie en euros, et des possibilités leur sont offertes par le biais des machines qui ont été mises en place.

M. Jean-Pierre Soisson. Comment définir l'équilibre ?

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Mais il ne faut pas transférer sur les commerçants et les artisans la charge du change. Les banques le demandaient, mais telle n'est pas la position des pouvoirs publics,...

M. Jean-Pierre Soisson. Très bien !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. ... et telle n'est pas non plus, je le sais, votre position. Chacun doit faire le chemin qui le concerne.

Enfin, j'évoquerai un dernier point. Si l'on parle beaucoup de technique – et on a raison –, on n'a pas assez remarqué que l'euro nous a d'ores et déjà rendu un singulier service eu égard aux événements dramatiques qui sont intervenus aux Etats-Unis et à ceux qui ont suivi. Je gage en effet que, si nous n'avions pas déjà eu l'euro, la monnaie française, comme d'autres monnaies, aurait pu être attaquée, et que les taux d'intérêt auraient dû augmenter massivement, avec les effets négatifs que cela aurait entraînés pour notre économie. Si notre monnaie n'a pas été attaquée, si les taux d'intérêt n'ont pas augmenté mais ont, au contraire, baissé, c'est parce que nous avons d'ores et déjà fait le choix de l'euro. Il faut le rappeler alors que de nombreuses personnes – je pense aux artisans et commerçants – rencontrent parfois des difficultés pour passer à l'euro.

Fondamentalement, avoir adopté l'euro est une excellente décision. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. Jean-Pierre Soisson. Très bien !

DIRECTIVE EUROPÉENNE SUR LA POSTE

M. le président. Pour le groupe socialiste la parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Quelle est l'entreprise publique qui continue à créer des emplois en France alors que ses homologues européens en suppriment des milliers ? Quelle est l'entreprise publique qui n'a pas augmenté le prix de son service de base alors que tous ses homologues européens, souvent privatisés, ont augmenté leurs tarifs sans vergogne au détriment de l'intérêt du consommateur ? Quelle est l'entreprise publique dont l'implantation territoriale est deux à trois fois supérieure à celle de ses homologues européens ? (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) Non, monsieur le secrétaire d'Etat à l'industrie, je ne vous pose pas ces trois questions, car vous êtes certainement le mieux placé pour savoir que l'entreprise publique dont je viens de parler est La Poste.

Ma question concerne la teneur du Conseil des ministres européens du 15 octobre prochain, sujet grave et sérieux. Sous la présidence française, vous aviez réussi, monsieur le secrétaire d'Etat, à faire reculer le commissaire Bolkestein, dont la seule obsession est de déréguler tout le secteur postal, ce qui conduirait à la fin du prix unique du timbre, à la suppression massive d'emplois et à la fin du maillage territorial. Aujourd'hui, le moment est venu de trouver un accord sur le contenu d'une nouvelle directive car, sans accord dans les mois qui viennent, ce sont la concurrence et le libéralisme exacerbé sans protection pour les missions de service public qui s'appliqueraient de plein droit.

Mais cet accord ne peut se faire à n'importe quel prix. Il doit se rapprocher de la position raisonnable du Parlement européen – je dis bien du Parlement, et non de la Commission –, qui garantit la qualité du service et la péréquation des tarifs. C'est le sens de la résolution que je défendrai demain devant notre assemblée. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelle sera la position de la France lors du Conseil des ministres européens du 15 octobre prochain, non seulement pour limiter la casse – pardonnez-moi l'expression – mais surtout pour engager une véritable offensive du service public ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Maurice Leroy. Voilà une bonne question !

M. le président. Monsieur Leroy, ce n'est pas vous qui êtes interrogé mais M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député, avec la directive de 1997, nous avons construit une Europe du service public postal (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*)...

M. Jean-Pierre Soisson. Quelle rigolade !

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie. ... défendue, je le pense, sur tous les bancs. Tous les citoyens ne peuvent recevoir leur courrier au moins cinq jours sur sept – six jours sur sept en France, d'ailleurs – à un prix bas, vous l'avez souligné, trois francs, tarif qui n'a subi aucune augmentation depuis le début du gouvernement de M. Jospin, avec une exigence de qualité – 80 % du courrier est acheminé en une journée –, enfin, vous l'avez dit

aussi, en défendant une présence postale territoriale de plus de 17 000 points de contact en France, la plus haute densité de l'Union européenne.

On nous propose de tout libéraliser – le tout-marché – et cela dès 2007, d'ouvrir à la concurrence à partir de cinquante grammes, en 2003, et de brouiller les cartes en libéralisant dès maintenant tous les nouveaux services.

M. Maurice Leroy. C'est qui, « on » ?

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie. Je le dis avec fermeté : telle n'est pas la conception du Gouvernement. Cela ne sera pas accepté par la France.

M. Albert Facon. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie. J'entends bien défendre, lundi prochain, une conception dynamique du service public, en parfait accord, d'ailleurs, avec les résolutions adoptées en décembre dernier par le Parlement européen.

Je souhaite, lors du Conseil de lundi prochain, remporter cette véritable bataille du service public en Europe afin d'affirmer les principes suivants, que j'ai déjà défendus lorsque nous exerçons la présidence : d'abord, il n'y aura pas de libéralisation totale du secteur en 2009 ; ensuite, il n'y aura pas de libéralisation rampante sous le couvert des « nouveaux services » ; enfin, il y aura un service réservé – on parlait autrefois de monopole – suffisant pour financer les missions de service public.

Notre mobilisation, monsieur le député, ne vise pas à limiter la casse. Elle procède au contraire d'une vision dynamique du service public (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*), afin que nous disposions d'un service public de qualité, de proximité assurant l'égalité entre les territoires, les citoyens et les entreprises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

DESSERTE AÉRIENNE DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

M. le président. Pour le groupe RPR, la parole est à M. Anicet Turinay.

M. Anicet Turinay. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, la création de la compagnie aérienne Air Lib a rassuré les populations des départements d'outre-mer quant à la desserte de nos îles. Toutefois, je souhaite appeler votre attention sur les difficultés que rencontrent les exportateurs qui utilisent le fret aérien.

En effet, depuis la disparition d'AOM-Air Liberté, la compagnie Air France assure seule la prise en charge de la totalité du fret des départements d'outre-mer. Or cette compagnie envisagerait de profiter de cette situation pour augmenter ses prix de 8 %. Une telle mesure, si elle était appliquée, aurait de graves conséquences pour l'économie des départements d'outre-mer – déjà fragilisée dans le domaine du tourisme par les événements du 11 septembre –, surtout dans le secteur agricole.

Une augmentation du prix du fret anéantirait en effet les efforts constants consentis par les agriculteurs pour développer leurs entreprises grâce aux exportations. Ceux-ci ont perdu beaucoup d'argent, ce derniers mois, faute de pouvoir respecter leurs engagements commerciaux à l'exportation de produits périssables. De plus, cette mesure annulerait les avantages de la loi d'orienta-

tion pour les départements d'outre-mer concernant l'allègement des charges des entreprises et l'apurement des dettes.

Je souhaite donc connaître les dispositions que vous comptez prendre afin de garantir l'acheminement des productions agricoles des départements d'outre-mer vers les marchés extérieurs.

Par ailleurs, ne serait-il pas temps de mettre en place la conférence paritaire des transports dans les départements d'outre-mer prévue à l'article 21 de la loi du 25 juillet 1994, afin d'établir la vérité des prix du transport dans les marchés captifs que sont les départements d'outre-mer ?

En outre, il semble que Swissair ne pourra honorer ses engagements vis-à-vis d'Air Lib. Comment, dans ce cas, comptez-vous garantir la continuité territoriale pour la desserte de nos îles ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, même si tout le monde s'accorde à dire que la crise ne sera pas durable et que le transport aérien reprendra son développement, il est bien évident que la plupart des compagnies aériennes dans le monde – donc aussi en Europe et en France – connaissent aujourd'hui de sérieuses difficultés.

Je relève cependant que l'entreprise Air France résiste un peu mieux que d'autres compagnies. Est-ce parce qu'elle est publique ? Est-ce parce que le Gouvernement a joué le rôle que vous savez ? Quoi qu'il en soit, dans l'esprit de ce qui a été fait aux Etats-Unis, mais en tenant compte des particularités continentales, le Gouvernement entend agir, à l'échelle de l'Europe, pour soutenir l'activité des compagnies aériennes, et, par voie de conséquence, celle du secteur de la construction aérienne. Nous y travaillons et une réunion sur ce sujet aura lieu le 16 octobre prochain à Luxembourg.

Si toutes les destinations aériennes sont affectées par la baisse du nombre de passagers, il faut souligner que cette dernière est moins importante pour les départements d'outre-mer. Certains parlent même de la possibilité d'un report de trafic vers les DOM dans la prochaine période, étant donné les conditions générales que vous connaissez. Nous travaillons sur ces questions avec M. Christian Paul, secrétaire d'Etat à l'outre-mer.

Pour ce qui est du fret, il est vrai qu'AOM-Air Liberté a disparu. Heureusement, nous avons agi pour éviter une disparition totale. Ainsi Air Lib existe aujourd'hui, même si sa situation est difficile. Néanmoins, grâce à un triplement de ses fréquences à la fin du mois de décembre, la compagnie va accroître ses capacités de fret de 52 tonnes par semaine. Elles sont actuellement de 170 tonnes.

En ce qui concerne Air France Cargo, une légère augmentation des prix pourra intervenir, mais nous veillerons à ce que les départements et territoires d'outre-mer ne soient pas pénalisés. Je rappelle que, si Air France peut ainsi augmenter ses prix, cela découle de la libéralisation du transport aérien qui est intervenue en avril 1997, sous un gouvernement que vous souteniez, monsieur le député. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur divers bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

EMPLOI DES PERSONNES HANDICAPÉES
DANS LA FONCTION PUBLIQUE

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Francis Hammel.

M. Francis Hammel. Madame la ministre déléguée à la famille, la situation des personnes handicapées dans notre pays est, comme vous le savez, une préoccupation constante des parlementaires. L'Assemblée nationale avait été particulièrement attentive aux mesures que le Premier ministre a présentées au conseil national consultatif des personnes handicapées du mois de janvier 2000, prévoyant une programmation pluriannuelle des créations de places dans les établissements médico-sociaux et donnant aux associations de personnes handicapées des moyens nouveaux pour améliorer leur prise en charge.

Vous-même, le 18 juillet dernier, avez présenté au conseil des ministres un plan d'action en faveur des personnes handicapées. Celui-ci prévoit un certain nombre de mesures destinées à permettre une meilleure insertion des personnes handicapées dans la société à tous les âges de la vie. Hier, en compagnie de Michel Sapin, vous avez signé un protocole d'accord sur l'emploi des personnes handicapées dans la fonction publique. Pourriez-vous nous indiquer où vous en êtes dans la mise en œuvre des autres éléments de votre plan ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées.

Mme Ségolène Royal, ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées. En effet, monsieur le député, nous avons signé hier avec Michel Sapin un protocole d'accord pour l'intégration des personnes en situation de handicap dans la fonction publique. Il s'agit d'une avancée majeure et je tiens à remercier devant vous, avec chaleur, l'ensemble des cinq organisations syndicales de fonctionnaires qui ont accepté de s'engager dans cette négociation, indépendamment de l'ensemble des autres sujets en discussion.

M. Jean-Pierre Soisson. Ce n'est pas la première fois !

Mme la ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées. Si, monsieur Soisson !

C'est en effet la première fois qu'un protocole d'intégration prévoit explicitement des pénalités. C'est-à-dire que si les administrations de l'Etat – et la fonction publique territoriale est invitée à suivre la même voie – ne respectent pas le quota d'emplois de 6 % dans la fonction publique, ces emplois seront perdus et reportés jusqu'à ce que le quota soit respecté par l'ensemble des administrations de l'Etat.

M. Jean-Louis Dumont. Très bien !

Mme la ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées. Le Premier ministre, en tant que chef de l'administration, s'adressera à l'ensemble de ses ministres pour qu'ils veillent personnellement à la réalisation de cet objectif dans leur administration. Cela permettra aussi à l'Etat, qui devient enfin exemplaire dans ce domaine, de demander la même chose aux entreprises privées, pour qu'elles respectent à leur tour les quotas d'intégration.

Cette intégration dans le travail, qui est un élément essentiel de la citoyenneté des personnes en situation de handicap, trouve aussi un écho dans l'effort que nous menons dans l'éducation nationale avec le plan Handis-

col. Nous avons ainsi, la semaine dernière, avec Jack Lang, réuni l'ensemble des recteurs pour leur demander des comptes sur l'intégration, dès cette rentrée, des enfants en situation de handicap. L'école de la République doit tendre la main à tous ses enfants et nous estimons aujourd'hui à deux sur trois le nombre des enfants handicapés qui doivent trouver leur place dans le milieu scolaire ordinaire.

Enfin, j'organise, le 3 décembre prochain, les journées Réussite et handicap, pour montrer à quel point les personnes en situation de handicap, par la recherche, par les nouvelles technologies, par leur savoir-faire, par leurs compétences, contribueront à enrichir la société plurielle que nous construisons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

NOUVELLE PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE
EN ILE-DE-FRANCE

M. le président. Pour le groupe RPR, la parole est à M. Jean-Claude Thomas.

M. Jean-Claude Thomas. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, ma question concerne l'hypothétique nouvel aéroport international du Bassin parisien.

Vous avez lancé, il y a six mois, par le biais d'une DUCSAI, un débat public sur la localisation de cet aéroport, et, depuis trois ou quatre semaines ont été engagées par la DGAC, des études supplémentaires sur l'opportunité de cet aéroport.

Ma première question concerne la méthode : ne pensez-vous pas qu'il aurait été plus judicieux de commencer par ces études, de façon à savoir si un nouvel aéroport est véritablement nécessaire, avant de lancer le débat sur sa localisation ? (« Très bien ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

Ensuite, avez-vous les résultats de ces études, et pouvez-vous informer la représentation nationale de votre décision de confirmer ou non la réalisation de cette nouvelle plate-forme ?

Vous avez souhaité vous appuyer sur les conclusions du débat public. Pensez-vous qu'il soit envisageable pour le Gouvernement de retenir un site auquel les populations, les élus départementaux, régionaux et nationaux sont unanimement opposés ?

M. Maxime Gremetz. Non !

M. Jean-Claude Thomas. Les trois sites de Bazencourt, des Grandes-Loges et de Juvencourt font l'unanimité contre eux.

M. Maxime Gremetz. Ne parlez pas pour la France entière !

M. Jean-Claude Thomas. Enfin, du fait de l'incertitude des besoins dans les vingt ou vingt-cinq ans, de la concurrence du TGV, de l'utilisation future d'avions gros porteurs, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux, pour éviter le gaspillage de dizaines de milliards de francs, que les plates-formes existantes soient mieux utilisées ? Je pense à Vatry, dans la Marne, qui peut, dès demain, accueillir du fret.

Monsieur le ministre, quand comptez-vous annoncer votre décision, et pouvez-vous en réserver la primeur à notre assemblée ? (*Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le député, je précise d'abord, pour la clarté de l'information, qu'il faut distinguer les travaux de la commission du débat public et la contre-expertise demandée par des associations sur l'opportunité de réaliser cette troisième plate-forme.

M. Francis Delattre. Vous avez pris des engagements !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Des associations l'ont demandée et nous avons financé cette contre-expertise qui a été réalisée par un consultant anglais. D'après ce que j'ai lu, elle confirme que, comme cela a été suggéré et pris en compte dans le cadre des schémas collectifs proposés par le Gouvernement, il faudra accueillir dans les vingt années à venir plusieurs dizaines de millions de passagers supplémentaires sur le territoire national. Elle évoque même un doublement des besoins du grand bassin parisien, ce qui porterait le nombre de passagers de 70 millions à 140 millions.

Le débat est ouvert sur la nécessité d'installer une troisième plate-forme alors qu'existent déjà Roissy et Orly. Certains, dans cette assemblée, ont déjà évoqué cette question. C'est un point de vue.

M. Francis Delattre. Vous avez signé !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Certains peuvent en effet estimer qu'il serait préférable de lever le couvre-feu à Orly ou de doubler les possibilités à Roissy. Mais ce n'est pas l'avis de tout le monde ; ce n'est d'ailleurs pas mon avis ni celui du Gouvernement. Je pense qu'une troisième plate-forme sera nécessaire...

M. Francis Delattre. Oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... et qu'il faudra la réaliser avec le souci prioritaire de l'environnement, non seulement de cette troisième plate-forme, mais aussi de Roissy et d'Orly.

M. Bernard Pons et M. Georges Tron. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'estime que cette troisième plate-forme doit être conçue dans cet esprit. Nous attendons que la commission nationale du débat public rende son rapport, en particulier en ce qui concerne la localisation.

M. Yves Fromion. En Eure-et-Loir, chez Mme Aubert !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Puisque vous avez parlé de ceux qui sont pour et de ceux qui sont contre, monsieur le député, je vous informe également qu'une enquête d'opinion a été menée dans tous les départements concernés. Or les résultats ne sont pas les mêmes lorsqu'on consulte l'ensemble des habitants de ces départements lorsqu'on se limite aux riverains. En l'occurrence, l'ensemble des habitants sont à plus de 60 % favorables à une troisième plate-forme.

Nous tiendrons donc compte des contraintes environnementales mais aussi de la nécessité d'accueillir de nouveaux passagers. Nous ne ferons de l'hypertrophie ni à Roissy ni à Orly ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. Georges Tron. Très bien !

LUTTE CONTRE LA VIOLENCE DES JEUNES

M. le président. Pour le groupe RCV, la parole est à M. Gérard Charasse.

M. Gérard Charasse. Madame la ministre chargée de la famille, je profite de l'absence de la télévision pour aborder un sujet particulièrement important. (*Sourires.*)

Nous avons tous entendu à la télévision, samedi soir, *La Marseillaise* sifflée au Stade de France. Nous constatons tous quotidiennement des actes d'incivilité que l'on aurait tort de minimiser, car ils sont comme un baromètre de notre société : dégradation de lieux publics, crachats, violences verbales et autres. Dans les établissements scolaires, une violence, le plus souvent verbale, se manifeste à l'encontre des professeurs et des acteurs du monde enseignant. Fait relativement nouveau, le rapport entre garçons et filles se tend, nous donnant à affronter un nouveau degré de violence.

Nous entrons dans le domaine du non-dit, des tabous s'effondrent, ce qui contribue à la banalisation de tels actes.

Je sais, madame la ministre, que, avec l'école, la cellule familiale et la volonté des parents, en somme l'éducation, représentent des moyens fondamentaux de l'apprentissage de la citoyenneté. Je connais aussi votre volonté de contribuer au changement des mentalités. Quelles mesures précises entendez-vous prendre pour que notre société puisse espérer mettre enfin un terme à des agressions de proximité qui mettent à mal l'intérêt général, le respect de l'autre, la tolérance et les valeurs républicaines ? (*Applaudissements sur divers bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées.

Mme Ségolène Royal, *ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées*. Monsieur le député, il n'est pas facile en quelques minutes de répondre à une question aussi vaste ; je me bornerai donc à formuler quelques observations.

Premièrement, l'agressivité des jeunes se retourne d'abord contre eux ; n'oublions pas que l'on enregistre chaque année huit cents suicides de jeunes âgés de quinze à vingt-cinq ans.

Deuxièmement, les jeunes et les enfants sont eux-mêmes victimes de violences de la part des adultes. J'en veux pour preuve le taux très important de violences sexuelles subies par les enfants et les jeunes. Ainsi, bien souvent, les jeunes, avant d'être auteurs de violences en sont aussi les victimes, ce qui ne les excuse pas cependant.

En réalité, c'est la capacité de notre société, des adultes, à faire autorité qui est en jeu. Et je prends le mot « autorité » dans son sens le plus noble, comme venant d'« auteur », celui qui est capable de tenir sa parole, de donner l'exemple, de poser des limites. Chaque génération doit en effet à la suivante les moyens d'imposer des limites, lui donner des adultes consistants et responsables. D'ailleurs, les jeunes eux-mêmes le demandent.

C'est la raison pour laquelle les réponses aux incivilités et aux actes de délinquance doivent être rapides, sinon la police est découragée, et les victimes sont excédées. Les parents le demandent aussi pour pouvoir recadrer leurs enfants dans le respect de la loi. C'est en ce sens que le Gouvernement agit.

Je crois que la sécurité est le fruit d'une coproduction éducative. Tel est le sens de l'action menée dans l'éducation nationale avec l'éducation civique, le respect du dra-

peau et de l'hymne national. (*Murmures sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Yves Fromion. C'est réussi !

Mme la ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées. Sans excuser ce qui a été fait dans le Stade de France, et qui est parfaitement choquant, je formulerai une dernière réflexion que m'a inspiré M. Ehrmann, lorsqu'il a parlé des générations de parents et de grands-parents des jeunes Français d'aujourd'hui, de toutes origines. Contrairement à lui, en effet, je pense que ces parents et grands-parents n'ont pas eu beaucoup de droits et qu'ils ont surtout eu des devoirs.

Mme Odette Grzegorzulka. Absolument !

Mme la ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées. Aujourd'hui, quel sens peut avoir dans ces familles le message que nous diffusons avec force ?

Nous avons raison de le faire mais comment encourager ces jeunes à s'inscrire sur les listes électorales alors que leurs parents et leurs grands-parents, qui ont donné vingt ans, trente ans, quarante ans de leur vie à l'industrie ou à l'agriculture françaises n'ont même pas le droit de contribuer au choix de leur maire ? Nous ferons donc cette réforme, parce que l'intégration passe d'abord par l'exercice de la citoyenneté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert. – Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Yves Fromion. Êtes-vous certaine qu'ils avaient demandé à être Français ?

ACCÈS ILLIMITÉ À L'INTERNET

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Roland Garrigues.

M. Roland Garrigues. Monsieur le secrétaire d'Etat à l'industrie, vous avez déclaré hier que vous alliez étudier les moyens de développer l'accès à l'ADSL et envisager de réduire les tarifs. Vous avez reconnu qu'un abonnement mensuel grand public de 300 francs était trop cher ; vous avez raison.

Cependant, chacun sait que le haut débit n'est pas accessible en tous points du territoire et ne le sera pas avant un certain temps, *a fortiori* dans les régions rurales.

Mais, avant d'envisager l'accès au haut débit pour chaque particulier, ne pensez-vous pas qu'il serait souhaitable de prendre les dispositions nécessaires pour que soient proposés en France des forfaits illimités à un prix abordable, afin de diminuer le coût de l'internet et faciliter ainsi son usage et sa démocratisation, en particulier parmi les jeunes ?

A ce jour, contrairement à ce que vous souhaitez, aucun fournisseur d'accès n'a été en mesure de proposer des forfaits illimités à moins de 200 francs par mois, en raison de tarifs trop élevés.

Monsieur le secrétaire d'Etat, dans la perspective de la validation prochaine du catalogue d'interconnexions par l'ART, quelles dispositions comptez-vous prendre pour que ce dossier puisse aboutir ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député, à la demande du Gouvernement et de l'Autorité de régulation des télécommunications, France Télécom a proposé deux offres d'interconnexion dites « à la capacité », c'est-à-dire forfaitaires, en complément de l'offre d'interconnexion classique à la durée dont vous savez que, grâce au Gouvernement, elle est l'une des moins chères d'Europe : 20 heures pour 100 francs. Nous avons le tarif internet sur débit normal le moins onéreux de toute l'Union européenne.

Ces deux offres ont été approuvées par l'ART parce qu'elles permettaient d'offrir un tarif forfaitaire de l'ordre de 200 francs par mois à l'internaute. Elles ont d'ailleurs nécessité plusieurs centaines de millions d'investissements, réalisés par France Télécom. Plusieurs opérateurs ont signé, en juin dernier, des conventions d'interconnexion forfaitaire avec France Télécom.

Or, aujourd'hui, aucun fournisseur d'accès ne propose d'offre de ce type. Plusieurs d'entre eux considèrent en effet que l'offre d'interconnexion qui leur est faite par France Télécom est trop chère et ne permet pas de faire bénéficier l'internaute d'un accès forfaitaire illimité à moins de 200 francs.

M. Laurent Fabius et moi-même avons donc saisi le président de l'Autorité de régulation des télécommunications en lui demandant de nous donner son point de vue sur cette question, mais surtout d'étudier les solutions permettant de parvenir à une offre d'accès illimité à internet aux environs, et même, je l'espère, à moins de 200 francs. Nous espérons aboutir le plus vite possible dans l'intérêt des internautes, mais aussi pour donner une image moderne et dynamique de la technologie française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

HYPOTHÈSES DE CROISSANCE DU PROJET DE BUDGET POUR 2002

M. le président. Pour le groupe VDF, la parole est à M. Jean-Jacques Jégou.

M. Jean-Jacques Jégou. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et permettra, sans télévision et dans une certaine intimité, un échange intéressant.

Monsieur le ministre, depuis les événements survenus au mois de septembre, vous nous parlez de patriotisme économique afin que, tous ensemble, nous fassions front devant les difficultés présentes et à venir. Le groupe UDF pourrait adhérer à une telle démarche, à condition qu'elle s'appuie sur un comportement transparent et sincère. Malheureusement, quant à la forme, il n'y a pas vraiment eu de concertation avec les acteurs économiques et sociaux, pas plus qu'avec les parlementaires de l'opposition, et je ne suis pas sûr qu'il y en ait eu beaucoup avec les parlementaires de la majorité plurielle.

Quant au fond, si vous voulez notre adhésion sur le principe de patriotisme, vous nous devez la vérité. Or vous nous avez annoncé une loi de finances avec un taux de croissance de 2,5 %, que vous avez abaissé à 2,25 %, ce qui est malheureusement encore bien trop élevé compte tenu des réalités.

Les dépenses filent, bien au-delà des prévisions du pacte de stabilité et de croissance. Le coût exorbitant des 35 heures apparaît aujourd'hui contraire à l'intérêt de

notre économie, dans un contexte de concurrence mondialisée. En clair, et vous le savez comme nous, vous ne pourrez pas exécuter le budget que vous nous présentez. D'ailleurs, si votre majorité était un tant soit peu vigilante, elle ne le voterait pas.

Aussi, conscient des responsabilités auxquelles nous avons à faire face ensemble, dans cette période plus que troublée, je vous demande ce que vous comptez proposer, d'ici à la discussion budgétaire de la semaine prochaine, pour rétablir un budget sincère et cohérent, afin qu'ensemble nous puissions mettre en œuvre ce patriotisme économique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

M. Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Effectivement, nous sommes entre nous (*Sourires*) et cela a d'ailleurs une incidence sur nos travaux : j'ai trouvé cette séance particulièrement paisible !

Monsieur Jégou, nous parlerons longuement avec vos collègues et Mme Parly de votre question, la semaine prochaine, puisque nous commencerons d'examiner le projet de budget en séance publique.

Quant à la concertation, bien évidemment, elle a lieu dans les formes qui sont celles de notre démocratie. Nos comptes, vous les connaissez et vous pouvez les critiquer. Nous essayons de nous rapprocher le plus possible de ce qui est le plus probable. Mais ce n'est pas facile – cela ne l'a jamais été –, surtout en cette période. La difficulté, et je suis sûr que vous y êtes sensible, est que la situation économique de l'année prochaine dépend largement de facteurs non économiques : le coefficient d'incertitude est considérable.

Lorsque, juste après le 11 septembre, j'ai présenté avec Mme Parly le budget devant votre commission des finances, l'une de vos critiques a porté sur l'hypothèse que nous avions retenue pour le prix du baril de pétrole : 23 dollars. Vous estimiez que, compte tenu des attentats, il allait flamber à 30, voire 40 dollars. Or, aujourd'hui, il n'atteint même pas 23 dollars et, depuis un mois, il a perdu 20 % de sa valeur ; cela tient à des raisons qui ne sont pas strictement économiques, liées à la nature de la réplique.

Nous allons essayer de proposer ce qui est le plus positif pour l'économie française, comme vous le feriez sans doute si vous étiez à notre place, car il n'y a pas d'un côté ceux qui veulent le développement de l'économie française et, de l'autre, ceux qui ne le voudraient pas. Nous le voulons tous. Et, à partir des hypothèses et des moyens qui sont les nôtres, en tenant compte de ce que font les autres, en particulier nos partenaires européens, nous faisons en effet appel au patriotisme économique, expression lancée, je crois, par M. Ayrault et très largement reprise.

Les incertitudes sont très grandes, encore plus grandes que d'habitude, mais nous avons les moyens d'y faire face si nous ne nous laissons pas impressionner par les terroristes, ce qu'ils voudraient.

En France, la consommation, pour le moment, est bonne (*Murmures sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance*), même si je ne prétends pas que cela va durer. C'est dire que les Français, en dépit des risques, et grâce aux décisions prises pour améliorer le pouvoir d'achat, en particulier les baisses d'impôt, continuent de consommer.

Pour ce qui concerne les investissements, la situation est plus inquiétante. Certains chefs d'entreprise, et on peut les comprendre, sont tentés de reporter leurs projets. Il faut examiner les moyens de réagir.

Quant à nous, responsables, Gouvernement, majorité ou opposition, nous devons faire passer un message affichant non seulement notre lucidité, par l'honnêteté des chiffres, mais aussi notre volonté. De technique, nous pourrions longuement parler entre nous. Mais ce dont la France a besoin, c'est que les responsables affirment leur volonté économique et politique. Cette volonté, elle est là au sein du Gouvernement, bien présente ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures dix, est reprise à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Claude Gaillard.*)

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

4

RÉFORME DU DIVORCE

Suite de la discussion d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi de M. François Colcombet et plusieurs de ses collègues relative à la réforme du divorce (n^{os} 3189, 3299).

Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Hier matin, l'Assemblée a commencé l'examen des articles et s'est arrêtée à l'article 11.

Article 11

M. le président. « *Art. 11.* – I. – L'article 265 du code civil est ainsi rédigé :

« *Art. 265.* – En prononçant le divorce pour rupture irrémédiable du lien conjugal, le juge homologue la convention relative à la liquidation et au partage de leurs intérêts patrimoniaux et à la détermination de la prestation compensatoire, que les époux lui soumettent le cas échéant, sous réserve que cette convention préserve suffisamment les intérêts de chacun d'eux ainsi que ceux des enfants.

« A défaut d'homologation, le juge ordonne la liquidation et le partage des intérêts patrimoniaux des époux.

« Il statue, s'il y a lieu, sur les demandes de maintien dans l'indivision ou d'attribution préférentielle.

« Il peut aussi accorder à l'un des époux ou aux deux une avance sur part de communauté ou de biens indivis. »

« II. – Après l'article 265 du même code, il est inséré un article 265-1 ainsi rédigé :

« *Art. 265-1.* – Si les opérations de liquidation et de partage ne sont pas achevées dans le délai d'un an après que le divorce est devenu définitif, le notaire liquidateur en informe le tribunal.

« Lorsque les parties peuvent encore s'accorder sur la liquidation et le partage de leurs intérêts patrimoniaux, le notaire établit un rapport sur l'état d'avancement des opérations. Au vu de ce rapport, le tribunal peut accorder un délai supplémentaire d'une durée maximale de six mois.

« A défaut, le notaire dresse un procès-verbal des difficultés et des déclarations respectives des parties. Le tribunal statue alors sur les contestations subsistant entre elles.

« Dans tous les cas, le tribunal renvoie les parties devant le notaire afin d'établir l'état liquidatif. »

« III. – L'article 266 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. 266.* – Le juge peut, à l'occasion de la procédure de divorce, être saisi par un époux d'une demande de dommages-intérêts à l'encontre de l'autre sur le fondement de l'article 1382.

« Une demande en dommages-intérêts peut être formée par le conjoint qui n'a pas pris l'initiative du divorce lorsque la dissolution du mariage a pour lui des conséquences d'une exceptionnelle gravité. Cette demande ne peut être formée qu'à l'occasion de l'action en divorce. »

« IV. – L'article 267 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. 267.* – Quand le divorce est prononcé pour rupture irrémédiable du lien conjugal, les donations de biens à venir et tous les avantages matrimoniaux accordés par l'un des époux au profit de l'autre, soit par contrat de mariage, soit pendant la durée de l'union, sont révoqués de plein droit par l'effet du divorce, sauf volonté contraire de l'époux qui les avait consentis.

« Les droits que des conventions passées avec des tiers attribuent au conjoint divorcé sont perdus de plein droit par l'effet du divorce. »

« V. – Dans l'article 268 du même code, les mots : "sur demande conjointe" sont remplacés par les mots : "par consentement mutuel". »

Mme Dumont a présenté un amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa du III de l'article 11. »

La parole est à Mme Laurence Dumont.

Mme Laurence Dumont. Amendement de coordination.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 43.

M. François Colcombet, *rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.* La commission ne l'a pas examiné, mais j'y suis favorable à titre personnel.

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Marylise Lebranchu, *garde des sceaux, ministre de la justice.* Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 24 et 25.

L'amendement n° 24 est présenté par M. Delnatte ; l'amendement n° 25 est présenté par M. Gérin, M. Vila et les membres du groupe communiste et apparentés appartenant à la commission des lois.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la première phrase du dernier alinéa du III de l'article 11, substituer aux mots : "le conjoint qui n'a pas pris l'initiative du divorce" les mots : "un conjoint". »

La parole est à M. Patrick Delnatte, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Patrick Delnatte. Dans le texte proposé par la commission, les demandes de dommages et intérêts peuvent être formées par le conjoint qui n'a pas pris l'initiative du divorce, lorsque la dissolution du mariage a pour lui des conséquences d'une exceptionnelle gravité. Or quelqu'un qui est victime peut lui-même demander le divorce, et il serait étonnant qu'il ne puisse pas faire une demande de dommages et intérêts.

A mon avis, il y a une erreur dans la rédaction de cet article, car il accorde une prime aux personnes qui ne sont pas victimes. Les victimes sont totalement éliminées. Si elles demandent le divorce, ce qui arrive souvent, il serait étonnant, je le répète, qu'elles n'aient pas le droit de demander des dommages et intérêts.

Adopter cet amendement permettrait de couvrir toutes les situations.

M. le président. La parole est à M. Jean Vila pour soutenir l'amendement n° 25.

M. Jean Vila. Notre amendement entend aller au bout de l'esprit de cette réforme.

L'actuelle rédaction de l'article 266 du code civil prévoit qu'en cas de divorce prononcé aux torts exclusifs de l'un des époux celui-ci peut se voir condamné à des dommages-intérêts.

Cette distinction traduisait jusqu'à présent une inégalité de traitement qui s'appuyait sur la nature même du divorce pour faute. Dès lors que l'on procède à une objectivation de la cause du divorce, cette distinction tombe et l'institution d'une cause objective de divorce ne nous paraît compatible avec aucune discrimination *a priori*.

Or l'article 11 de la proposition de loi introduit une nouvelle distinction, qui limiterait *a contrario* le droit à réparation au seul conjoint n'ayant pas pris l'initiative. Désormais, le conjoint demandeur peut tout à fait être à l'initiative de la procédure et avoir à souffrir des conséquences exceptionnelles qu'aurait pour lui le divorce.

Conformément à la suppression de la faute et au rappel général du fondement de l'article 1382 du code civil, rien ne doit venir limiter les principes généraux de la responsabilité civile. Le droit au divorce ne doit nullement être exclusif du droit à réparation, à moins qu'au risque d'impunité ne vienne s'ajouter celui d'une culpabilité de fait.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. François Colcombet, rapporteur. La commission a repoussé ces deux amendements qu'elle estime contraires à l'esprit de la proposition de loi.

Lorsque quelqu'un demandera le divorce, il aura droit à une prestation, et éventuellement à des dommages et intérêts. Il s'agit là des cas d'exceptionnelle dureté, tout à fait marginaux, dans lesquels la personne n'aurait pas été demandeur du divorce.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. Je comprends parfaitement les motivations des auteurs de ces amendements, mais j'ai l'impression qu'ils confondent plusieurs choses.

La disposition prévue à cet article reprend l'esprit de l'actuelle clause d'exceptionnelle dureté, essentiellement pour l'état de santé mentale, qui peut être invoquée par le défendeur dans la procédure de divorce pour rupture de la vie commune.

La proposition de loi l'adapte, en ne lui donnant plus pour effet de permettre le rejet de la demande de divorce, mais en ouvrant des dommages et intérêts au profit de l'époux qui subit des conséquences d'une exceptionnelle gravité du fait de la dissolution du mariage.

Ces dommages et intérêts n'indemnisent pas une disparité matérielle dans les conditions de vie entre les époux du fait du divorce, ce qui relève du domaine de la prestation compensatoire, ou un préjudice subi du fait du comportement fautif d'un époux, ce qui relève de la responsabilité civile sur le fondement de l'article 1382 du code civil. Cette disposition n'a donc de sens que si elle bénéficie à l'époux qui n'est pas demandeur de divorce.

Je pense qu'après ces explications ces amendements peuvent être retirés. Sinon, j'y suis défavorable.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Delnatte ?

M. Patrick Delnatte. Oui, monsieur le président.

M. le président. Et vous, monsieur Vila ?

M. Jean Vila, Egalement, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 24 et 25.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n^o 38, ainsi rédigé :

« Compléter le V de l'article 11 par les mots : "et les mots : « des donations » sont remplacés par les mots : « des donations de biens à venir ». »

La parole est à Mme la garde des sceaux.

Mme la garde des sceaux. Cet amendement de précision vise à supprimer toute révocation des donations de biens présents, même dans le cadre d'un divorce par consentement mutuel. Dans tous les cas de divorce, la révocation d'une donation de biens présents ne pourra plus intervenir. Seules les donations de biens à venir pourront être révoquées, soit de plein droit dans le divorce pour rupture irrémédiable du lien conjugal, soit par accord des époux dans le divorce par consentement mutuel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. Cet amendement a été accepté par la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 38. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 11, modifié par les amendements adoptés. *(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)*

Article 12

M. le président. « Art. 12. – I. – L'article 297 du code civil est ainsi rédigé :

« Art. 297. – L'époux contre lequel est présentée une demande en divorce ne peut former une demande reconventionnelle en séparation de corps. L'époux contre lequel est présentée une demande en séparation de corps peut former une demande reconventionnelle en divorce. Dans ce cas, le juge prononce le divorce. »

« II. – L'article 300 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 300. – Chacun des conjoints séparés conserve l'usage du nom de l'autre. Toutefois, le jugement de séparation de corps, ou un jugement postérieur, peut le leur interdire. »

M. Perrut et M. Albertini ont présenté un amendement, n^o 15, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du texte proposé pour l'article 297 du code civil :

« Art. 297. – A l'issue de la médiation, les époux pourront former une demande reconventionnelle en séparation de corps qui emportera caducité de la demande en divorce initiale. L'époux contre lequel est présentée une demande en séparation de corps... *(Le reste sans changement.)* »

La parole est à M. Bernard Perrut.

M. Bernard Perrut. En vertu du I de l'article 12, l'époux contre lequel est présentée une demande en divorce ne peut former une demande reconventionnelle en séparation de corps alors que l'époux contre lequel est présentée une demande en séparation de corps peut, lui, former une demande reconventionnelle en divorce, et, dans ce cas, le juge prononce le divorce.

Nous vous proposons donc une nouvelle rédaction de l'article 297 du code civil. En effet, il paraît difficile de ne pas faire droit à une demande reconventionnelle en séparation de corps présentée par des époux qui, après la médiation ou en raison de convictions personnelles, décideraient de ne plus divorcer, mais seulement de se séparer...

Je crois aux vertus de cette nouvelle rédaction. Elle répond en tout cas à l'esprit que l'on a voulu instaurer avec la médiation et aux bienfaits qu'elle peut avoir, en faisant en sorte que quelqu'un qui veut divorcer y renonce.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

D'abord, cela va sans dire. Ensuite, en précisant : « A l'issue de la médiation », on exclut les cas dans lesquels il n'y aurait pas eu de médiation, notamment quand il y a eu violence.

L'esprit peut être retenu, mais la formulation n'est pas opportune. Je propose donc de repousser cet amendement, quitte à travailler sur ce point pendant la navette.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. On n'a même pas besoin, me semble-t-il, de travailler à nouveau sur ce point si on se met d'accord sur le fait que l'article 1076 du nouveau code de procédure civile, qui dispose que « l'époux qui présente une demande en divorce peut, en tout état de cause, et même en appel, lui substituer une demande en séparation de corps », répond déjà à la préoccupation des auteurs de l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 12. (*L'article 12 est adopté.*)

Article 13

M. le président. « Art. 13. – I. – L'article 220-1 du code civil est ainsi modifié :

« 1° Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque ce manquement met gravement en danger la sécurité physique du conjoint ou des enfants, le juge peut organiser la résidence séparée des époux et statuer, s'il y a lieu, sur les modalités d'exercice de l'autorité parentale. » ;

« 2° Dans la première phrase du dernier alinéa, le mot : "au" est remplacé par les mots : "aux deux premiers alinéas du" ;

« 3° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les mesures prises en application du troisième alinéa sont valables jusqu'à l'ordonnance rendue en application des articles 252-1 et 254. Elles sont caduques si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de leur prononcé, aucune requête en divorce n'a été déposée. »

« II. – Dans l'article 270 du même code, les mots : "Sauf lorsqu'il est prononcé en raison de la rupture de la vie commune," sont supprimés.

« III. – Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 278 du même code, les mots : "demande conjointe" sont remplacés par les mots : "divorce par consentement mutuel".

« IV. – Le paragraphe 5 de la section 2 du chapitre III du titre VI du livre premier du même code devient le paragraphe 4 de cette même section.

« V. – L'article 285-1 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 285-1. – Si le local servant de logement à la famille appartient en propre ou personnellement à l'un des époux, le juge peut le concéder à bail à l'autre conjoint lorsque l'autorité parentale est exercée par celui-ci sur un ou plusieurs enfants ou, en cas d'exercice en commun de l'autorité parentale, lorsqu'un ou plusieurs enfants résident dans ce logement.

« Le juge fixe la durée du bail et peut le renouveler jusqu'à la majorité du plus jeune des enfants.

« Le juge peut résilier le bail si des circonstances nouvelles le justifient. »

« VI. – L'article 301 du même code est ainsi modifié :

« 1° La deuxième phrase est supprimée ;

« 2° Dans la dernière phrase, les mots : "sur demande conjointe" sont remplacés par les mots : "par consentement mutuel". »

« VII. – L'article 303 du même code est ainsi modifié :

« 1° L'avant-dernier alinéa est supprimé ;

« 2° Après les mots : "obligations alimentaires", la fin du dernier alinéa est ainsi rédigée : ". Toutefois, lorsque la consistance des biens de l'époux débiteur s'y prête, la

pension alimentaire est remplacée, en tout ou partie, par la constitution d'un capital, selon les règles des articles 274 à 275-1, 277 et 280. Si ce capital devient insuffisant pour couvrir les besoins du conjoint créancier, celui-ci peut demander un complément sous forme de pension alimentaire." »

« VIII. – L'article 307 du même code est ainsi modifié :

« 1° Dans le premier alinéa, les mots : "demande conjointe" sont remplacés par les mots : "consentement mutuel" ;

« 2° Le dernier alinéa est supprimé. »

« IX. – Le premier alinéa de l'article 308 du même code est supprimé.

« X. – Dans le premier alinéa de l'article 313 du même code, les mots : "autorisant les époux à résider séparément" sont remplacés par les mots : "organisant les modalités de la résidence séparée des époux".

« XI. – La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 1442 du même code est supprimée.

« XII. – Le dernier alinéa de l'article 1450 du même code est supprimé.

« XIII. – Les articles 248-1, 250, 258, 264-1, 267-1, 268-1, 269, 280-1 et 1096 du même code sont abrogés. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 39, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du 1° du I de l'article 13, supprimer le mot : "physique". »

La parole est à Mme la garde des sceaux.

Mme la garde des sceaux. Le nouveau mécanisme prévu à l'article 220-1 est destiné à permettre, en cas de danger, d'organiser dès avant l'introduction de la procédure de divorce la résidence séparée des époux.

Le texte de la proposition de loi limite ce danger aux atteintes à la sécurité physique, ce que je crois réducteur. Il me paraît nécessaire de revenir à un degré de généralité suffisant pour couvrir toutes les hypothèses dans lesquelles la sécurité d'un époux est mise en danger. L'appréciation, bien sûr, revient au magistrat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, *rapporteur*. Cet amendement a été accepté par la commission.

M. Bernard Roman, *président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République*. Il est plein de bon sens !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 39. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

M. Delnatte a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du 1° du I de l'article 13, après les mots : "le juge", insérer les mots : "statuant sous la forme du référé". »

La parole est à M. Patrick Delnatte.

M. Patrick Delnatte. Je note que subsiste dans l'article 220-1 l'expression : « Si l'un des époux manque gravement à ses devoirs », ce qui prouve que le travail n'a pas été fait à fond.

Je propose que le juge statue sous la forme du référé : cela permet d'informer la partie adverse et de garantir le caractère contradictoire du débat. Les pères, notamment,

sont souvent confrontés à des décisions immédiatement exécutoires qui, parfois, les privent de l'autorité parentale ou les contraignent à l'exercer dans des conditions très difficiles.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. Cet amendement a été repoussé par la commission.

En l'occurrence, il s'agit de la procédure de l'article 220-1 du code civil, qui concerne le mariage. Elle est indépendante du divorce et a généralement lieu avant celui-ci, dans le cas où un époux manquerait gravement à ses devoirs et mettrait ainsi en péril les intérêts de la famille.

Vous proposez que ce contentieux soit jugé en référé. C'est le cas en général, mais l'affaire peut être jugée sur requête. La différence, c'est que le référé est contradictoire, et les deux parties se présentent donc avec un avocat, après des assignations en conséquence. La procédure sur requête est déclenchée à la demande de l'un des deux.

La pratique est assez bien fixée actuellement. La requête, adressée en général au président, est utilisée dans les cas dramatiques – meurtre, arrestation, etc. – où on ne peut pas organiser tout de suite un débat contradictoire. Elle fonctionne bien et je propose de ne pas toucher à cet équilibre.

Je suis partisan de la présence de l'avocat le plus possible, mais là, vraiment, je crois qu'on ne peut pas aller beaucoup plus loin. Je demande donc le rejet de l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 40, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dernier alinéa du 3° du I de l'article 13, après les mots : "en divorce", insérer les mots : "ou en séparation de corps". »

La parole est à Mme la garde des sceaux.

Mme la garde des sceaux. Cet amendement complète la rédaction de l'article 220-1 du code civil en prévoyant que toute instance visant à organiser de manière durable la séparation des conjoints mettra fin aux mesures provisoires prises au titre de cet article. Il en sera ainsi non seulement en cas de divorce mais aussi en cas de séparation de corps.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 40. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. MM. Albertini et M. Perrut ont présenté un amendement, n° 3 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le II de l'article 13 :

« II. – L'article 270 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 270. – Le divorce met fin au devoir de secours prévu par l'article 212 du code civil ; toutefois, l'un des époux peut invoquer des conséquences d'une exceptionnelle dureté susceptible de donner lieu au versement, par l'autre conjoint, d'une pension alimentaire. En outre, l'un des époux peut être

tenu de verser à l'autre une prestation destinée à compenser, autant qu'il est possible, la disparité que la rupture du mariage crée dans les conditions de vie respectives. »

La parole est à M. Bernard Perrut.

M. Bernard Perrut. Le devoir de secours disparaissant, seul subsiste le dispositif prévoyant que l'un des époux peut être tenu de verser à l'autre une prestation destinée à compenser autant qu'il est possible la disparité que la rupture du mariage crée dans les conditions de vie respectives.

Malheureusement, ce dispositif de substitution ne répond que très partiellement, et mal, au devoir de secours qui, il faut le rappeler, donnait lieu au versement d'une pension alimentaire modulable, alors que la prestation compensatoire n'est révisable qu'à la baisse depuis la loi de juin 2000.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. Cet amendement a été repoussé par la commission. Il prévoit une pension alimentaire et une prestation compensatoire. La proposition de loi prévoit déjà des dommages et intérêts si le divorce a des conséquences d'une exceptionnelle gravité et la prestation compensatoire est due s'il y a un déséquilibre. En outre, s'ajoutent éventuellement les dommages et intérêts. Une pension alimentaire renvoie en fait à l'idée de rente.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. Même avis. Prévoir l'application d'une pension alimentaire à des fins réparatrices méconnaît le fondement et la finalité d'une telle pension, qui est strictement destinée à assurer les besoins de la vie quotidienne. Je pense donc, monsieur Perrut, que vous pourriez retirer cet amendement.

M. le président. Etes-vous convaincu, monsieur Perrut ?

M. Bernard Perrut. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 3 rectifié est retiré.

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 41, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 13 par le paragraphe suivant :

« XIV. – Dans les dispositions législatives en vigueur, les mots : "juge aux affaires familiales" sont remplacés par les mots : "juge des affaires familiales". »

La parole est à Mme la garde des sceaux.

Mme la garde des sceaux. Cet amendement purement rédactionnel vise à tirer les conséquences de la nouvelle dénomination du magistrat chargé des affaires familiales, telle qu'elle résulte de la loi organique du 25 juin 2001 relative au statut des magistrats et au Conseil supérieur de la magistrature.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 13, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 13, ainsi modifié, est adopté.)

Article 14

M. le président. « Art. 14. – Les dispositions des articles 247, 271 à 279, 285, 294, 305, 1441, 1442, 1479 et 1482 à 1491 du code civil sont applicables à Mayotte. »

Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

Article 15

M. le président. « Art. 15. – I. – La présente loi entre en vigueur le premier jour du neuvième mois suivant sa publication au *Journal officiel* de la République française.

II. – Elle s'applique aux procédures en divorce engagées avant son entrée en vigueur sous les exceptions qui suivent :

– toutes les fois que la convention temporaire a été homologuée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'action en divorce est poursuivie et jugée conformément à la loi ancienne ;

– toutes les fois que l'assignation a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi, l'action en divorce est poursuivie et jugée conformément à la loi ancienne.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les époux peuvent se prévaloir des dispositions de l'article 246 et de l'avant-dernier alinéa de l'article 259-4 du code civil ; le divorce peut également être prononcé en application de l'article 237 du même code si le caractère irrémédiable de la rupture du lien conjugal n'est pas contesté.

III. – Les mêmes règles sont applicables aux procédures en séparation de corps.

IV. – Les demandes de conversion sont formées, instruites et jugées conformément aux règles applicables lors du prononcé de la séparation de corps.

V. – L'appel et le pourvoi en cassation sont formés, instruits et jugés selon les règles applicables lors du prononcé de la décision de première instance.

Mme Dumont a présenté un amendement, n° 42, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du II de l'article 15, substituer aux mots : "de l'avant-dernier", les mots : "du dernier". »

La parole est à Mme Laurence Dumont.

Mme Laurence Dumont. Amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission mais il me paraît acceptable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 15, modifié par l'amendement n° 42.

(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 15

M. le président. Mme Clergeau et Mme Lignières-Cassou ont présenté un amendement, n° 29, ainsi rédigé :

« Après l'article 15, insérer l'article suivant :

« Un rapport d'évaluation de la présente loi sera présenté par le Gouvernement au Parlement dans un délai de cinq ans après sa promulgation. »

La parole est à Mme Marie-Françoise Clergeau.

Mme Marie-Françoise Clergeau. Cette loi de société va produire des changements dans la pratique des professionnels du droit, notamment du fait de la mise en place de la médiation. Voilà pourquoi nous proposons qu'un rapport d'évaluation soit présenté au Parlement dans un délai de cinq ans.

Je profite de l'occasion pour vous demander, madame la garde des sceaux, de préciser votre position sur le changement de régime matrimonial. L'article 1397 du code civil dispose que les époux peuvent modifier ou changer entièrement leur régime matrimonial par un acte notarié soumis à l'homologation du tribunal de leur domicile. C'est une procédure très lourde. Dans le rapport de Mme Irène Théry comme dans les conclusions du groupe de travail présidé par Mme Françoise Dekeuwer-Défossez, il avait été proposé de supprimer l'homologation judiciaire. Cette suppression peut-elle être envisagée par votre ministère ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 29 ?

M. François Colcombet, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. Favorable également.

Quant à la question posée à juste titre par Mme Clergeau, nous devons la traiter aussi vite que possible, pendant la navette.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.
(L'amendement est adopté.)

Titre

M. le président. J'indique à l'Assemblée que, conformément aux conclusions de la commission, le titre de la proposition de loi est ainsi rédigé : « Proposition de loi portant réforme du divorce ».

Seconde délibération

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération de l'article 4 de la proposition de loi.

La commission présente la même demande, concernant, cette fois, l'article 10.

La seconde délibération est de droit.

La commission interviendra dans les conditions prévues à l'alinéa 3 de l'article 101 du règlement.

Je rappelle que le rejet des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 4

M. le président. L'Assemblée a adopté en première délibération l'article 4 suivant :

« Art. 4. – La section 2 du chapitre II du titre VI du livre I^{er} du code civil est ainsi rédigée :

« Section 2

« De la procédure de divorce par consentement mutuel

« Art. 251. – La demande de divorce est présentée par les avocats respectifs des parties.

« Le juge examine la demande avec chacun des époux, puis les réunit. Il appelle ensuite les avocats.

« Art. 252. – Le juge prononce immédiatement le divorce lorsque les conditions prévues à l'article 232 sont réunies.

« Art. 252-1. – En cas de refus d'homologation de la convention, le juge indique aux époux qu'une nouvelle convention doit lui être présentée dans un délai maximum de six mois. Dans ce cas, il peut leur proposer une médiation.

« Il peut aussi homologuer les mesures provisoires que les parties s'accordent, le cas échéant, à prendre jusqu'à la date à laquelle le jugement de divorce prend force de chose jugée, sous réserve qu'elles soient conformes à l'intérêt des enfants.

« A défaut de présentation d'une nouvelle convention dans le délai fixé, la demande de divorce est caduque. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 251 du code civil :

« Art. 251. – La demande de divorce peut être présentée, soit par les avocats respectifs des parties, soit par un avocat choisi d'un commun accord.

« Le juge examine la demande avec chacun des époux, puis les réunit. Il appelle ensuite le ou les avocats. »

La parole est à Mme la garde des sceaux.

Mme la garde des sceaux. Le Gouvernement a souhaité que votre assemblée délibère une seconde fois sur la question de la représentation des parties dans le cadre de la procédure de divorce par consentement mutuel, pour les raisons suivantes.

Le divorce par consentement mutuel requiert l'accord des conjoints, tant sur le principe du divorce que sur le règlement de l'ensemble de ses conséquences. Dans la grande majorité des cas, les conjoints se sont spontanément mis d'accord et ne sont ni objectivement ni subjectivement en situation de conflit. Dans un nombre significatif de cas, cette procédure est utilisée alors qu'il n'existe même pas de sujet de conflit : je pense aux couples sans enfants et ne disposant pas d'un patrimoine.

Depuis plus de vingt-cinq ans, la loi permet à ces couples de se présenter devant le juge assistés d'un seul avocat, choisi d'un commun accord. Il serait pour le moins paradoxal que, dans le cadre d'une réforme qui vise à simplifier les procédures, le législateur contraigne désormais ces couples à prendre deux avocats, ce qui, je ne peux tout de même pas le passer sous silence, aurait pour premier effet de renchérir significativement – si ce n'est de doubler – le coût de la procédure.

Je suis parfaitement consciente – et je me suis longuement expliquée sur ce point hier – que des rapports de force au sein du couple, des relations de dominant à dominé, peuvent dans certains cas masquer sous un consentement mutuel apparent un véritable déséquilibre, si ce n'est, dans des cas extrêmes, une répudiation déguisée.

C'est pourquoi il nous est apparu à tous essentiel de maintenir le regard du juge dans cette procédure, celui-ci étant garant, en premier lieu, du consentement « libre et

éclairé » des deux conjoints, puisque c'est ce que vous avez expressément précisé en votant un amendement de Marie-Françoise Clergeau et de Martine Lignières-Cassou, et, en second lieu, de la sauvegarde de l'intérêt des enfants.

Honnêtement, la garantie offerte par la présence et le rôle du juge me paraît répondre au souci qui nous anime tous d'éviter le dévoiement de la procédure de divorce par consentement mutuel, sans porter préjudice à la grande majorité des couples qui recourent à cette procédure en parfaite bonne foi.

J'ajouterai enfin que, si l'on craint beaucoup le rapport de dominant à dominé, j'ai peur que celui-ci ne joue également pour le choix du second avocat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. La nuit portant conseil (*Sourires*), je crois que nous avons bien fait de réfléchir de nouveau à ce point délicat, d'autant que les débats ne sont pas terminés. Il faut aborder la question avec toute la naïveté souhaitable, celle que doit avoir un représentant du peuple, qui représente le corps social dans sa diversité.

D'après les quelques informations que j'ai pu glaner sur la pratique actuelle, dans les milieux modestes, les deux conjoints peuvent bénéficier de l'AJ, même en cas de consentement mutuel. Ainsi, la société offre à ceux qui, faisant partie des catégories sociales les plus fragiles, ne sont pas naturellement en contact avec des conseils, la possibilité d'avoir chacun un avocat. A l'opposé, pour ce qui est des gens très riches, les avocats spécialisés m'ont dit que même quand les couples n'ont qu'un seul avocat, le travail qu'il a préparé est en général revu par des agents immobiliers, des conseils en placement de bourse et autres experts, de sorte que les risques de déséquilibre ne sont pas très grands. Reste la catégorie plus ordinaire des M. Tout le monde, qui s'adressent à un avocat qu'ils peuvent payer. Dans ce cas-là, je suis prêt à prendre le pari que la nouvelle procédure que nous mettons en place va se révéler plus intéressante, parce qu'elle colle mieux à la réalité que vivent les gens. On verra que, progressivement, celui ou celle qui demande le divorce viendra à l'idée de médiation. Je suis convaincu qu'une grande partie des divorces qui se font actuellement par consentement mutuel vont se faire selon cette nouvelle procédure. Dans ce cadre nouveau, les gens auront besoin d'être défendus et auront tout naturellement des avocats. Ce phénomène, j'en suis persuadé, corrigera les quelques risques que l'on peut craindre.

A cet égard, j'ajoute que, si la création d'un observatoire chargé d'étudier la manière dont évolue l'application d'une loi est parfois superfétatoire, en l'espèce ce n'est pas le cas. L'article additionnel que Mme Clergeau nous a proposé d'adopter tout à l'heure est très utile. Et ce point précis sera l'un de ceux sur lesquels il nous faudra être particulièrement attentifs, dès l'année prochaine, si ce texte, comme je l'espère, est rapidement mis en application.

Je crois que nous pouvons très bien accepter cet amendement présenté de façon très convaincante par Mme la ministre.

M. Bernard Roman, président de la commission. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 1.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Article 10

M. le président. L'Assemblée a adopté en première délibération l'article 10 suivant :

« Art. 10. – L'article 264 du code civil est ainsi rédigé :

« Art. 264. – A la suite du divorce, chacun des époux perd l'usage du nom de son conjoint.

« L'un des époux peut néanmoins conserver l'usage du nom de l'autre, soit avec l'accord de celui-ci, soit avec l'autorisation du juge, s'il justifie d'un intérêt particulier pour lui ou pour ses enfants. Cette autorisation cesse de plein droit par l'effet du remariage du bénéficiaire. »

Mme Neiertz a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Supprimer la dernière phrase du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 264 du code civil. »

La parole est à Mme Véronique Neiertz.

Mme Véronique Neiertz. Nous avons déjà évoqué le problème posé par la rédaction de l'article 10. Après débat et, comme le disait excellemment M. le rapporteur, la nuit portant conseil, il nous est apparu que le maintien de la dernière phrase serait une source de préjudices, en particulier pour les femmes. Dans la procédure de divorce, celles-ci, nous l'avons souligné en de nombreuses occasions, ne sont pas forcément égales aux hommes sous tous les aspects, et notamment pas en ce qui concerne le droit à porter le nom qu'elles veulent.

L'article 10 précise que l'autorisation de porter le nom du mari « cesse de plein droit » en cas de remariage. Une telle disposition nous paraît porter préjudice à la femme qui porte le nom de son premier mari pour des raisons professionnelles, pour des raisons de notoriété, ou même pour des raisons affectives, ne serait-ce que pour avoir le même nom que ses enfants et pouvoir les emmener en voyage à l'étranger.

Il est vrai que nous avons légiféré pour que le droit au nom soit plus égalitaire, mais la nouvelle législation mettra très longtemps à entrer dans la pratique. Voilà pourquoi il serait extrêmement malvenu, et même injuste envers les femmes de leur interdire de garder leur nom en cas de remariage. L'homme qui se remarie conserve bien le même nom sans problème.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. François Colcombet, rapporteur. La nuit portant conseil, comme il a déjà été dit plusieurs fois, nous avons réfléchi à cet amendement. La proposition de loi initiale ne comportait pas cette modification de l'article 264 du code civil. C'est la chancellerie qui a profité de l'occasion pour moderniser la pratique sur ce point. Je crois que nous serions bien inspirés de laisser de côté ce problème du nom, et de nous en tenir à l'essentiel du dossier que nous avons à traiter aujourd'hui, à savoir le divorce.

Ce que propose sagement Véronique Neiertz, c'est de maintenir tout simplement la législation actuelle, et les remarques qu'elle a faites sont pertinentes. La femme divorcée et remariée qui change de nom et veut aller à l'étranger avec des enfants portant un autre nom que le sien est évidemment confrontée à toutes sortes de difficultés, qui méritent d'être prises en compte. C'est pourquoi je vous propose d'adopter cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme la garde des sceaux. Je n'ajoute rien à l'argumentation : je suis favorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Patrick Delnatte.

M. Patrick Delnatte. J'avais quant à moi proposé de réserver la possibilité de garder le nom de l'ex-conjoint aux cas où cela est nécessaire pour des raisons d'ordre professionnel.

Je vois que la nuit a réveillé chez Mme Neiertz des sentiments que l'on connaît bien, mais je trouve qu'elle pousse le bouchon un peu loin ; car le problème se pose aussi pour l'ex-mari.

Mme la garde des sceaux. En effet.

M. Patrick Delnatte. Après tout, son ex-épouse peut utiliser son nom dans des circonstances sociales qui lui portent préjudice à lui aussi.

Si c'est bien la chancellerie qui a introduit cet article, je demande à Mme la garde des sceaux si la question sera à nouveau abordée dans le cadre de la loi relative au nom patronymique. Quelles réponses précises propose-t-elle ? Car les problèmes qui ont été évoqués sont réels et il faudra bien les traiter.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Neiertz.

Mme Véronique Neiertz. Je voudrais rassurer M. Delnatte. Tout le monde, le Parlement comme le Gouvernement, a essayé de tenir compte de la modernisation du droit au nom en modifiant l'article 264 du code civil. Car celui-ci, dans sa rédaction actuelle, ne prévoit la possibilité de garder le nom de l'ex-conjoint que pour la femme.

Par ailleurs, si le choix de garder le nom de l'ex-conjoint peut en effet être justifié par des raisons professionnelles, je pense que d'autres raisons peuvent être invoquées. Il n'y a pas lieu d'établir une liste limitative des motifs possibles, car on en oublierait forcément, ce qui aboutirait à des injustices. Le mieux, c'est qu'il suffise de justifier devant le juge d'une raison valable. Et je pense que les raisons avancées seront suffisamment sérieuses.

Imaginez, monsieur Delnatte, que vous vous mariez une première fois et devenez député. Dans toute votre circonscription, dans la France entière, vous êtes connu comme le député Delnatte.

M. François Colcombet, rapporteur. Et même au-delà ! Jusqu'en Belgique !

Mme Véronique Neiertz. Vous divorcez et vous vous remariez. Mais votre nom de Delnatte était naturellement celui de votre première femme, je n'avais pas besoin de le préciser, tant c'est évident. *(Sourires.)* Et voilà que votre ex-femme vous dit : « M. Delnatte n'existe plus ! » Cela fait pourtant vingt ans que vous êtes député sous le nom de Delnatte. On vous connaît sous ce nom, on demande des rendez-vous, on vous téléphone, on se rend à vos permanences en demandant M. Delnatte, et, tout d'un coup, vous vous appelez M. Dupont. Problème ! *(Rires.)*

M. Yves Nicolin et M. Bernard Perrut. Il est battu !

Mme Véronique Neiertz. Imaginez maintenant que vous ayez encore des enfants mineurs – qui s'appellent donc Delnatte – et que vous vouliez les emmener avec vous en Angleterre, aux Etats-Unis ou en Afghanistan. Eh bien, vous ne pourriez pas ! et avouez que ce serait quand

même injuste ! Vous seriez arrêté à la frontière par les douaniers, qui vous diraient : « Ces enfants n'ont pas le même nom que vous, ils ne figurent pas sur votre passeport, vous n'avez donc pas le droit de les emmener. Vous allez en Afghanistan si vous voulez, mais les enfants restent en France. » Vous voyez à quel point d'injustice cette situation pourrait entraîner.

Je refuse absolument que vous soyez traité comme cela. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Yves Nicolin.

M. Yves Nicolin. Je souscris à l'argumentation de Mme Neiertz, mais je profite de l'occasion pour soulever un problème concernant les adoptions. Vous savez que l'on est obligé d'attendre six mois pour obtenir une adoption plénière. Le problème évoqué se pose donc également pour les enfants adoptés à l'étranger et qui ne portent pas encore le nom de leurs parents adoptifs. Pendant six mois, ils ne peuvent voyager à l'étranger. J'aimerais que, comme vous en avez pris l'engagement, madame la ministre, une nouvelle réglementation traite de ce cas précis.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Neiertz.

Mme Véronique Neiertz. Avec l'indulgence de M. le président, je précise à M. Nicolin qu'une réponse – ou un début de réponse – va être apportée à ce problème. Il ne m'a pas échappé, pas plus qu'à M. Mattei, qui, comme vous le savez, suit les questions relatives à l'adoption avec beaucoup d'attention. Ce problème très complexe sera abordé dans le cadre du projet de loi relatif à l'accès aux origines personnelles, qui doit prochainement revenir en deuxième lecture à l'Assemblée nationale.

Mme la ministre déléguée à la famille, à l'enfance et aux personnes handicapées. Je le confirme.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2 ?

Mme la garde des sceaux. Favorable. On ne peut que se ranger à l'argumentation de Mme Neiertz.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2. *(L'amendement est adopté.)*

Je mets aux voix l'article 10, modifié par l'amendement n° 2.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. François Colcombet, rapporteur. Je voudrais dire quelques mots, monsieur le président, avant que nous ne passions aux explications de vote.

Nous arrivons au terme d'un travail qui, à mon avis, a été à la fois rapide, dense et intéressant. Tout le monde s'accordera à reconnaître qu'il s'agit d'une réforme, non d'une révolution. Cette proposition de loi, si elle est adoptée, comme je l'espère, s'inscrira dans le développement normal des idées républicaines, celles qui ont été posées en 1789, lorsqu'a été créé le divorce, celles qui ont été posées en 1945 et en 1946, quand l'égalité de l'homme et de la femme a été proclamée, celles qui ont inspiré les réformes de 1975 tendant à faire en sorte que le couple puisse se dissoudre, lorsqu'il y avait lieu, de la manière la moins conflictuelle possible.

Il est aussi utile de rappeler, pour répondre à une critique qui a été faite, que le travail de fond a été mené par le corps social. Depuis plusieurs années, de nombreux colloques se sont tenus, de nombreux travaux ont été

menés. Le Gouvernement y a prêté la main en organisant des commissions, en consultant les magistrats, les professionnels. A cet égard, je veux remercier les services de la chancellerie, que nous avons fait travailler dans des conditions sinon impossibles, du moins inhabituelles. Eux aussi ont joué leur rôle.

Mais je veux surtout insister sur un point qui me paraît important, à savoir qu'une voix que l'on entend rarement sous cette Constitution s'est fait entendre : le Parlement s'est réellement réapproprié un sujet important.

Il avait déjà tenté de le faire lorsque M. Perrut avait déposé sur ce sujet une proposition de loi, en partie reprise dans le présent texte, et lorsque le sénateur About avait fait des propositions de même nature. De même, en 1975, le groupe socialiste avait déposé sans succès une proposition de loi très voisine de celle que nous examinons aujourd'hui.

Bref, il me paraît utile de rappeler qu'il s'agit d'une démarche parlementaire qui aboutit aujourd'hui et de reconnaître que Mme la garde des sceaux a eu une attitude réellement exemplaire en acceptant – en tolérant, devrais-je dire – que les parlementaires pénètrent sur un terrain réservé d'habitude au ministère, de reconnaître aussi que nous l'avons obligée à travailler dans des conditions difficiles.

Une autre idée essentielle ressort de nos discours, aussi bien à droite qu'à gauche, c'est que, indirectement, nous prenons acte d'une évolution importante dans notre société, qui n'est pas tant celle du divorce que celle de la famille, cette famille qui – la droite le dit souvent, la gauche parfois – constitue la cellule de base de la société.

Certains, tentés par l'archaïsme, ont encore à l'esprit la famille antérieure à 1945, fondée sur l'autorité unique du père et qui gère les biens. A mon avis, elle a peu à peu été remplacée par un autre type de famille, égalitaire, dans laquelle l'homme et la femme prennent en se mariant un engagement l'un envers l'autre et ne font vivre leur mariage que s'ils maintiennent réellement le dialogue entre eux.

L'image renvoyée à l'ensemble du corps social par ce nouveau type de famille est moins l'image d'autorité que renvoyait l'ancienne famille, avec un *pater familias* qui prenait les bonnes décisions,...

Mme Nicole Catala. C'est fini depuis les années 70 !

M. François Colcombet, rapporteur. ... que celle d'une famille au sein de laquelle on discute, on cherche à résoudre les problèmes, et qui apprend aux enfants à se comporter de façon correcte en société. Dans ce type de famille, on ne tranche pas une difficulté avant d'en avoir parlé, on essaye de convaincre les autres et on prend les décisions en commun. Cette famille-là, c'est, à mon avis, celle dont nous parlons aujourd'hui, celle à qui nous donnons la possibilité de contracter l'engagement du mariage et de le dissoudre, si les choses ne vont pas.

Peut-être avez-vous pris connaissance dans la presse d'hier, mes chers collègues, d'un phénomène absolument extraordinaire, et, selon moi, très révélateur : aujourd'hui, on se marie davantage et l'on a davantage d'enfants ; mais l'on divorce également beaucoup.

La famille du début de ce siècle est une famille totalement différente de celle de 1975. La réforme proposée répond selon moi à cette évolution.

Bien sûr, il reste des cas – et je m'adresse à ceux qui défendent l'idée de faute – où les comportements au sein de la famille sont inadmissibles. Tout le monde n'a pas la

chance d'avoir une famille idéale, même si la majorité des familles françaises fonctionnent plutôt bien. Pour ces cas, il faut conserver un autre traitement du divorce, permettant de tenir compte de la gravité de certaines fautes.

Nous avons, par ajustements successifs, trouvé un assez bon équilibre. Je suis persuadé que ce texte mérite d'être adopté. Il correspond réellement au souhait de la plupart de nos contemporains, comme le montrent les réactions des gens de la rue : les Français, dans leur majorité, souhaitent que la procédure du divorce soit modifiée et un très grand nombre d'entre eux considèrent que, *grosso modo*, les dispositions proposées leur conviennent. C'est pourquoi je me permets d'insister fortement auprès de vous, mes chers collègues, pour que cette proposition de loi soit votée de la façon la plus unanime possible.

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Patrick Delnatte, pour le groupe RPR.

M. Patrick Delnatte. Monsieur le président, mesdames les ministres, mes chers collègues, il y a, je crois, un accord sur tous les bancs de cette assemblée pour apaiser et humaniser le divorce. Il ne s'agit pas de nier l'épreuve qu'il représente, mais le système juridique ne doit pas contribuer à envenimer des situations déjà très difficiles, ni aggraver les souffrances, en particulier au regard de l'intérêt des enfants.

Pour cela, deux voies peuvent être empruntées. La première consiste à intervenir sur la procédure, afin d'apaiser les conflits. La mise en place d'une procédure unifiée et moins contentieuse, favorisant l'acceptation d'un divorce sans torts, contribue à cet objectif. La médiation familiale et juridique y a toute sa place.

Le texte proposé, malgré ses imperfections, va dans ce sens. Mais s'il ne doit être qu'une étape vers la déjudiciarisation des procédures, comme certains dans la majorité plurielle le réclament, le groupe RPR n'acceptera pas ce principe, au nom de la protection des personnes, et pour ne pas fragiliser le mariage, si essentiel au lien familial.

La deuxième voie consiste à revoir les fondements du divorce. Peut-il rester la sanction d'une faute, ou devenir le simple constat de l'échec d'un couple ?

Le texte propose une sorte de compromis, mais il est incohérent et hypocrite. Il supprime la faute tout en la réintroduisant. Il sera vraiment très difficile de s'y retrouver. Il s'agit donc d'un texte de circonstance dont l'objectif reste bien de supprimer radicalement le divorce pour faute.

Le groupe RPR n'accepte pas d'emprunter cette voie, car le compromis en question pourra avoir des effets totalement négatifs sur le plan symbolique. Le divorce renvoie au mariage, qui n'est pas qu'un simple contrat avec des devoirs et des obligations – dont vous voulez supprimer la sanction en cas de non-respect. Le mariage est aussi une institution utile à l'épanouissement des personnes, à la transmission des valeurs, à la réussite du lien social. Il doit être respecté et encouragé.

Le travail sur la réforme du droit du divorce est entamé, mais il n'est pas achevé. En conséquence, le groupe du RPR s'abstiendra. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Perrut, pour le groupe DL.

M. Bernard Perrut. Monsieur le président, mesdames les ministres, mes chers collègues, je m'exprimerai à la fois au nom du groupe DL et du groupe UDF.

Il est vrai, comme je l'ai dit dans la discussion générale, que nous attendions autre chose que cette réforme partielle d'un simple aspect du droit de la famille. Nous aurions en effet souhaité que s'engage un véritable et grand débat sur la famille.

M. Colcombet vient de souligner le travail important qui a été réalisé, et je n'en disconviens pas. Mais, comme il l'a rappelé hier, heureusement qu'il y a une navette parlementaire et que nous pourrions encore améliorer le texte.

M. François Colcombet, rapporteur. C'est vrai !

M. Bernard Perrut. Une loi d'une telle importance pour la procédure de divorce et la famille aurait mérité d'être mieux préparée, d'être plus précise, et aurait dû donner lieu ici même à un véritable débat. D'ailleurs, n'avez-vous pas dit, monsieur Colcombet, que cette réforme du divorce change la notion de famille ? Et c'est justement ce qui nous inquiète.

En effet, si nous sommes conscients que les divorces sont de plus en plus nombreux, que la procédure les concernant n'est pas forcément adaptée et qu'elle doit être humanisée, raccourcie et moins coûteuse, nous ne considérons pas pour autant que vous apportez la meilleure réponse aux attentes des Français.

Comme notre collègue Delnatte, certains journalistes ont dit de cette réforme qu'elle s'était arrêtée à mi-chemin. Vous supprimez la faute dans le divorce, mais vous la réintroduisez d'une certaine manière en maintenant le droit de demander des dommages et intérêts sur le fondement de l'article 1382 du code civil !

De plus, cette réforme suscite chez nous beaucoup d'interrogations car elle remet en cause, d'une certaine manière, l'institution juridique du mariage. Samedi prochain, certains d'entre nous qui sont maires ou adjoints vont marier des gens, et M. Colcombet le premier. Nous allons leur rappeler que les époux se doivent mutuellement fidélité, secours et assistance, et nous aurons peut-être du mal à le faire. Nous allons également leur rappeler qu'ils assument ensemble la direction morale et matérielle de la famille, qu'ils pourvoient à l'éducation des enfants, qu'ils préparent leur avenir et y contribuent aux charges du mariage.

M. François Colcombet, rapporteur. C'est vrai : nous insisterons sur ce point !

M. Bernard Perrut. Mais ces mots ont-ils encore un sens...

Mme Véronique Neiertz. Oui !

M. Bernard Perrut. ... alors que le non-respect de ces obligations ne constituera plus une faute ? Bref, la notion de responsabilité est diluée, et j'ai peur que le mariage ne devienne qu'une sorte de contrat, comme un contrat de travail ou un contrat de location auquel on peut mettre fin rapidement. J'ai peur que l'on institue une nouvelle forme de PACS des temps modernes ! (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*)

Autant une réforme du divorce nous paraît souhaitable – et nous l'avons engagée avec l'instauration de la procédure de divorce par consentement mutuel –, autant il nous semble difficile de construire un droit du mariage, un droit de la famille qui soit exonéré de toute forme de responsabilité. C'est là notre principale inquiétude.

Mais il faut bien qu'il y ait des aspects positifs dans une réforme : tout n'est pas blanc ou noir. Aussi, j'aimerais souligner celui que constitue la médiation. Je dois reconnaître, mesdames les ministres, monsieur le rappor-

teur, que vous avez repris un certain nombre d'éléments proposés par moi-même ou par d'autres. Je crois beaucoup à cette procédure. Au moment du divorce, alors que le couple est un peu fragilisé, il ne peut s'en remettre seulement à la procédure judiciaire et aux juges, il a aussi besoin d'un temps de parole, d'un temps d'écoute, d'un temps de partage des difficultés et des craintes de chacun. Je suis pour ma part persuadé que la médiation pourra dans un certain nombre de cas sauver des couples et des enfants, grâce au dialogue.

Toutefois, je suis inquiet dans la mesure où cette médiation n'est pas encore organisée. Il faut donc que les décrets d'application de ce texte soient pris très rapidement – et vous nous en avez donné l'assurance hier, madame la ministre déléguée à la famille –, pour que les médiateurs familiaux agréés, puisque c'est le nom qu'ils porteront après l'adoption d'un amendement que j'avais déposé, puissent se mettre en place sur le terrain et que les juges puissent faire appel à eux. Là aussi, il y a des habitudes à donner, un réflexe à créer, afin que la procédure que vous avez souhaité instituer montre rapidement ses premiers effets.

Telles sont les quelques réflexions que suscite chez moi ce premier débat sur le présent texte. Cela dit, tant pour les raisons de forme que pour des raisons de fond que j'ai exposées, le groupe Démocratie libérale et le groupe Union pour la démocratie française s'abstiendront. Je crois cependant que la navette parlementaire nous permettra d'améliorer ce texte. N'oublions pas qu'il a été examiné dans un temps très limité : la matinée d'hier et quelques minutes aujourd'hui. La discussion parlementaire devrait nous permettre d'introduire des notions nouvelles et peut-être de trouver des points d'accord, si l'état d'esprit de nos collègues de la majorité sur la famille et sur le mariage évolue : ce serait là un effet heureux de la médiation, en l'occurrence parlementaire. (*Sourires. – Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendante, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le président. La parole est à Mme Laurence Dumont, pour le groupe socialiste.

Mme Laurence Dumont. J'évoquerai quatre points qui résumant bien l'excellent travail de notre collègue Colcombet sur un texte qui, je le crois, valorise le rôle du Parlement.

Premier point : cette réforme du divorce va peut-être enfin permettre que les différents protagonistes d'un divorce – les époux, le juge, les avocats – abandonnent enfin la recherche vaine et souvent destructrice de ses causes pour se concentrer enfin sur l'élaboration d'une décision partagée quant à ses effets.

Deuxième point : la médiation devrait favoriser l'acceptation de la rupture irrémédiable du lien conjugal – c'est le nouveau terme – et, au-delà du mariage, le maintien du dialogue, indispensable quand les époux ont des enfants en commun.

Troisième point : l'un des époux peut demander que la faute de l'autre soit prise en compte, sans que cette demande entraîne pour autant des conséquences sur l'issue de la procédure de divorce.

Contrairement à ce que vous avez affirmé, monsieur Delnatte, cela ne signifie nullement qu'il s'agisse d'un texte de circonstance, car cette proposition traduit bien la prise en compte d'une réalité.

Quatrième point, enfin : les victimes de violences familiales trouveront dans ce texte une réponse efficace – qui fait aujourd'hui défaut – à ce problème, puisqu'elles auront la possibilité de bénéficier, en dehors de toute procédure de divorce, d'une ordonnance de protection au titre de l'article 220-1 du code civil.

En conclusion, ce texte s'inscrit dans la cohérence de la réforme du droit de la famille. Et je veux ici rebondir sur l'intervention de M. Perrut, qui a insisté sur la nécessité d'avoir entre nous un débat sur ce qu'est la famille. En vérité, voilà un point sur lequel il y a grande différence entre la gauche et la droite : cette dernière parle toujours de la famille alors que la gauche, elle, parle des familles.

M. Patrick Delnatte. Ce que vous dites est complètement arbitraire ! Il faut prendre les deux en compte !

Mme Laurence Dumont. Ce texte s'inscrit donc dans la cohérence de la réforme du droit de la famille portée par le Gouvernement et les parlementaires socialistes. Il est le prolongement évident de la réforme de l'autorité parentale. Il vise à humaniser et à dédramatiser les ruptures conjugales en valorisant la responsabilité des époux pour préserver, dans toute la mesure du possible, les liens familiaux au-delà du divorce. C'est pourquoi, bien évidemment, le groupe socialiste le votera, en souhaitant vivement, mesdames les ministres, que le Gouvernement, malgré l'absence de déclaration d'urgence, et le Sénat permettent une adoption définitive de ce texte avant la fin de la législature. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi. (*L'ensemble de la proposition de loi est adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux.

Mme la garde des sceaux. Je remercie François Colcombet et tous les parlementaires pour le travail qu'ils ont accompli dans des conditions difficiles. Un projet de loi et une proposition de loi avaient été déposés ; nous avons essayé de rapprocher au maximum les points de vue et je pense que nous avons accompli une formidable avancée.

Je partage le souci des parlementaires : il faut que le texte parvienne très vite au terme de la procédure législative. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

5

SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre (n^{os} 2940, 3296).

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gaysot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, l'actualité – et je pense en particulier à la catastrophe qui vient de marquer si profondément les Toulousaines et les Toulousains ainsi que l'ensemble de la communauté nationale – montre que l'exigence de sécurité représente un droit fondamental pour nos concitoyens et constitue un devoir que l'Etat doit assurer avec tous les acteurs concernés.

Les accidents en matière de transport, les risques liés aux transports ou à la manipulation de matières dangereuses inquiètent à juste titre l'opinion publique : l'incendie du tunnel sous la Manche il y a quelques années, la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc ou, l'hiver dernier, le drame du funiculaire de Kaprun, en Autriche, ou l'accident du Concorde, il y a un an, en témoignent.

L'émotion légitime des familles des victimes, des riverains, des élus fait place à une interrogation et à une exigence. Pourquoi et comment cela a-t-il pu arriver ? Comment faire en sorte, et rapidement, que cela ne se reproduise jamais plus, même si le risque zéro, nous le savons, n'est pas de ce monde ?

Ces événements ont amené le Gouvernement à engager et à conduire à leur terme un certain nombre de réflexions et à proposer des décisions. Celles-ci sont traduites dans le présent projet de loi.

Depuis son passage en conseil des ministres, au printemps dernier, la démarche engagée a permis d'aboutir à des propositions enrichies que le Gouvernement a souhaité introduire par voie d'amendements et que votre commission a pu examiner lors de sa dernière réunion. Par ces compléments, il s'agit notamment de permettre le relevé des infractions en territoire étranger à l'extrémité d'un tunnel et de rééquilibrer les flux et les modes de transport dans les zones sensibles, comme les Alpes. Ces dispositions seront aussi utiles, j'en suis certain, dans les Pyrénées.

Mais revenons aux dispositions initiales du projet de loi. Elles reposent sur le fait que l'Etat doit jouer un rôle éminent en matière de sécurité des personnes, non seulement pour secourir les victimes, mais encore, et bien davantage, pour prévenir les accidents. Cela est particulièrement vrai dans le domaine des transports.

Certes, l'Etat dispose d'un pouvoir de réglementation des caractéristiques techniques des ouvrages, de pouvoirs de police, notamment par substitution, en cas d'inaction d'un gestionnaire d'ouvrage, ainsi que d'une procédure de concertation : la procédure d'instruction mixte, applicable notamment aux tunnels. Mais ces pouvoirs ne sont pas suffisants. Nous avons plus largement besoin d'une approche globale, systémique des problèmes de sécurité.

La réglementation, nécessairement abstraite, ne suffit pas à régler les situations de risques qui se présentent.

Le danger de l'usage des ouvrages n'est pas uniquement inhérent à leurs caractéristiques géométriques ou techniques : il tient souvent à une conjonction de facteurs, à une combinaison indissociable des comportements individuels et collectifs des usagers, des conditions d'exploitation, des capacités et de l'organisation des services de secours ainsi que des caractéristiques des ouvrages concernés.

Au-delà des ouvrages eux-mêmes, c'est le système de transport dans son ensemble, incluant les moyens de transport, qui doit être pris en compte. Aucun de ces fac-

teurs ne peut être isolé et une approche globale est nécessaire pour rechercher le niveau de sécurité que l'on est raisonnablement en droit d'attendre lorsqu'un ouvrage est utilisé dans des conditions normales. En effet, les transports sont avant tout des moyens d'échange entre les hommes et les territoires, ils sont porteurs de développement, parfois aussi de rêve, et la part du risque doit y être aussi réduite que possible.

Grâce à l'analyse de l'accidentologie et à celle des circonstances et des causes des accidents ou des incidents significatifs survenus, l'approche systématique permet de mieux connaître les corrélations existant entre les différents facteurs à prendre en compte.

Pour toutes ces raisons, mesdames, messieurs les députés, le projet de loi que vous allez examiner a deux objectifs.

Il s'agit, d'abord, de définir un corps de règles permettant de vérifier, aux étapes clés de la vie des ouvrages ou des systèmes de transport terrestre présentant des risques particuliers, que l'ensemble des dispositions envisagées aboutit à un niveau de sécurité optimal.

Il s'agit, ensuite, de soumettre aux mêmes règles les infrastructures ou les systèmes de transports publics appartenant à une même catégorie, quel que soit le maître de l'ouvrage.

A cette fin, le projet de loi fixe les règles générales et les procédures permettant de s'assurer que toutes les diligences nécessaires ont bien été assurées pour une véritable démarche de qualité, aux trois étapes clés que sont la conception, la mise en service et l'exploitation des ouvrages ou des systèmes. Les dispositions techniques à respecter continuent bien entendu à demeurer du domaine du règlement ou de la norme.

Ainsi, pour le cas particulier des tunnels routiers, l'instruction technique du 25 août 2000 précise les exigences attendues. Déjà applicable pour les tunnels routiers de l'Etat par la circulaire du même jour, elle peut désormais l'être pour des ouvrages dont les procédures d'instruction sont différentes.

Ainsi, la commission intergouvernementale franco-italienne du tunnel du Mont-Blanc a décidé, sur notre proposition, d'appliquer cette instruction technique pour la définition du programme des travaux de sécurité préalables à la réouverture du tunnel.

Pour ce qui concerne les ouvrages ou les systèmes de transport, qu'il s'agisse des routes, des chemins de fer, des remontées mécaniques, des infrastructures portuaires ou fluviales présentant un risque particulier pour la sécurité des personnes, le projet de loi prévoit, lorsque ce n'est pas déjà le cas, que la mise en service ou en exploitation devra être précédée d'une autorisation de l'Etat, après avis d'une commission administrative où siègeront des représentants des collectivités locales.

Nous avons également tenu compte dans le texte, et par anticipation, des avancées technologiques que nous ne pouvons pas encore prévoir ainsi que du développement de l'intermodalité, que nous souhaitons tous.

Le titre II du projet de loi prévoit de renforcer les moyens de l'autorité administrative pour analyser en détail et le plus rapidement possible les causes des accidents de transport terrestre ou des événements de mer, afin d'en tirer tous les enseignements.

Nous avons établi les principes qui guident le texte dans le souci permanent d'une sécurité optimale et de l'efficacité des démarches de contrôle et d'analyse. Examinons-les en détail.

Le titre I^{er} du projet de loi traite de la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport.

L'article 1^{er} concerne tous les modes de transport et complète la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la LOTI. Il précise que l'organisation des secours, au même titre que la réglementation sociale, ainsi que la définition des règles de sécurité et de contrôles techniques applicables aux transports sont de la compétence de l'Etat. Au-delà de la tradition du pouvoir régalién, cela correspond à une volonté d'apporter les mêmes garanties à tous, sur tout le territoire.

L'article 2, qui concerne la voirie routière, quel que soit le maître de l'ouvrage, traite de la sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers.

Un décret définira les catégories d'ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes. Dans l'esprit du Gouvernement, il s'agit en premier lieu des tunnels.

La procédure envisagée s'articule en deux temps.

Dans un premier temps, le maître de l'ouvrage adresse au préfet un dossier descriptif du projet, complété par l'avis d'un tiers expert, pour que l'Etat donne lui aussi son avis. Ce n'est qu'à la réception de l'avis de l'Etat, qui est ainsi responsabilisé, ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la réception du dossier, que le maître de l'ouvrage peut commencer les travaux.

Cette première phase de la procédure, en amont des études de détail, est destinée à vérifier que les caractéristiques techniques et les mesures d'exploitation envisagées permettront d'obtenir un niveau de sécurité satisfaisant. Il ne s'agit pas, à ce stade, de délivrer une autorisation, mais de s'assurer que, dès le début des études, le maître de l'ouvrage a bénéficié d'une vision globale des problèmes de sécurité, pour limiter les risques d'accidents et faciliter les secours.

Le second temps de la procédure, l'innovation principale, résulte d'un nouvel article du code de la voirie routière, qui prévoit que la mise en service de l'ouvrage est subordonnée à une autorisation délivrée par l'Etat, après avis d'une commission administrative instituée par décret. Le texte prescrit que cette commission assure notamment, la représentation des collectivités territoriales, ce qui est une garantie importante pour la transparence de la prise de décision.

Les prescriptions d'exploitation définies par le maître de l'ouvrage sont, dans ce cadre, approuvées par l'Etat. Elles comprennent au moins l'obligation de faire effectuer un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié agréé en matière de sécurité.

L'objectif est d'harmoniser et d'inscrire dans la durée des pratiques administratives qui existaient pour les ouvrages de l'Etat et, dans une moindre mesure, pour les ouvrages des collectivités territoriales, notamment dans le cadre de la procédure d'instruction mixte.

En outre, le texte donne à l'Etat, pour ce qui concerne les ouvrages en service, la possibilité de prescrire des mesures restrictives d'exploitation ou, éventuellement, la fermeture de l'ouvrage en cas de danger immédiat. On peut faire un parallèle avec les procédures existantes pour les établissements autorisés à recevoir du public, pour lesquels les commissions de sécurité ont été renforcées à la suite du drame du stade de Furiani, en Corse.

Le nouvel article L. 118-3 du code de la voirie routière prévoit qu'un décret fixera les règles applicables aux ouvrages du réseau routier présentant un risque parti-

culier pour la sécurité des personnes. Il ne fait pas double emploi avec les dispositions existantes du même code, ces dernières permettant simplement d'imposer des caractéristiques techniques.

Le décret tiendra compte des contraintes des différents maîtres d'ouvrage. Ainsi, les règles applicables dans l'immédiat au réseau routier national ne seront pas nécessairement transposées à l'ensemble des ouvrages des collectivités locales.

Enfin, le nouvel article L. 118-4 du code de la voirie routière traite des ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales fautes desquelles les règles de droit commun prévaudront. Un amendement du Gouvernement vise à compléter cet article afin de permettre aux forces de l'ordre françaises de réprimer des infractions aux règles de la circulation commises dans les tunnels ou les ponts transfrontaliers par des usagers quittant le territoire national.

M. Michel Bouvard. Excellent !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cette mesure significative et symbolique procède de la volonté de ne pas laisser faire n'importe quoi.

Un autre amendement vise à la constitution du pôle alpin multimodal annoncé par le Premier ministre à Chambéry le 19 janvier dernier.

La première traduction de cette orientation est constituée par l'engagement d'AREA dans le transport transalpin de marchandises avec la mise en place, dès 2002, à titre expérimental, de l'autoroute ferroviaire et la poursuite du programme Lyon-Turin, qui nécessitera, on s'en doute, des ressources importantes.

Je précise que ce pôle alpin multimodal est en cours de constitution autour des sociétés autoroutières alpines AREA, SFTRF et ATMB, dont la présidence sera unifiée.

Aujourd'hui, je vous propose de franchir une étape supplémentaire et décisive qui permettra, grâce à l'amendement que le Gouvernement vous soumettra, de constituer un établissement public à même de coordonner et de financer les différents modes de transport à travers les Alpes, et qui aura notamment pour vocation d'utiliser les dividendes des sociétés autoroutières alpines pour participer au financement du transport ferroviaire dans les Alpes, et réduire ainsi l'hypertrophie du trafic routier.

L'article 3 concerne les systèmes de transport ferroviaire ou d'un autre type de transport guidé. Il prévoit des prescriptions équivalentes qui s'inscrivent dans les dispositions existantes de la LOTI et de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, qui soumettent déjà les systèmes de transport public guidé au contrôle technique et de sécurité de l'Etat.

Mais, à l'exception des remontées mécaniques à vocation touristique ou sportive, ces textes n'instituent pas de procédures spécifiques d'autorisation formalisant le contrôle technique et de sécurité de l'Etat. Une procédure unique prenant en compte la sécurité dans son ensemble a été récemment instituée pour le réseau ferré national par le décret du 30 mars 2000, applicable à Réseau ferré de France et à la SNCF. L'article 3 du projet de loi institue une procédure analogue pour les autres systèmes de transport guidé, dont l'organisation relève des collectivités territoriales et de leurs groupements.

La réalisation de tout nouveau système est, comme la modification substantielle d'un système existant, désormais soumise à l'approbation par l'Etat d'un dossier préli-

minaire de sécurité avant tout début de réalisation, ainsi qu'à une autorisation de l'Etat au vu d'un dossier de sécurité avant la mise en service.

A la différence de celles de l'article 2, les dispositions de l'article 3 ne concernent pas uniquement les « ouvrages », mais l'ensemble d'un système de transport, c'est-à-dire l'infrastructure, le matériel roulant, les équipements d'exploitation et les règles d'exploitation.

Un décret en Conseil d'Etat précisera les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale sera délivrée après avis d'une commission administrative. Le texte pose également le principe d'une représentation des collectivités territoriales au sein de cette commission. Seuls les systèmes présentant des risques significatifs seront concernés.

L'article 3, modifié par un amendement du Gouvernement qui reprend à l'identique les dispositions de l'article 8 du projet de loi, ouvre la possibilité de soumettre aux nouvelles règles des systèmes de transport qui ne sont pas soumis à des réglementations spécifiques, soit parce qu'ils font appel à des technologies nouvelles, soit parce qu'ils comportent des installations multimodales mêlant étroitement voies ferrées, voiries routières, plates-formes aériennes ou maritimes. Ce type de plates-formes étant amené à se développer dans notre pays, il nous a paru indispensable qu'elles soient également couvertes par le texte.

L'article 4 vise à supprimer une incohérence du texte de la loi du 9 janvier 1985.

Les articles 44 et 45 de la loi « montagne » distinguent en effet, parmi l'ensemble des remontées mécaniques, celles « situées dans un périmètre de transports urbains et assurant un transport régulier de personnes qui ne soit pas uniquement touristique ou sportif ».

L'objectif est de permettre que les mécanismes d'autorisation applicables à cette catégorie particulière soient les mêmes que dans le cas des autres transports guidés urbains de personnes. L'article 44 précise donc que les remontées mécaniques « situées dans un périmètre de transports urbains et assurant un transport régulier de personnes qui ne soit pas uniquement touristique ou sportif » relèvent des dispositions de la LOTI.

Cependant, la rédaction de cet article 44 conduit à des incohérences en Ile-de-France, où n'existe pas de périmètre de transports urbains au sens de la LOTI. La nouvelle rédaction introduite par l'article 4 du projet de loi tend à faire disparaître cette incohérence en rendant l'article 44 de la loi « montagne » conforme à la volonté du législateur, qui n'a jamais entendu soumettre les appareils à câble implantés en Ile-de-France, comme le funiculaire de Montmartre, aux dispositions applicables aux remontées mécaniques des stations de sports d'hiver. (*Sourires.*)

L'article 5 du projet de loi concerne quant à lui les remontées mécaniques, régies par le chapitre V du code de l'urbanisme.

Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 445-1 soumet à autorisation préalable la construction et la mise en exploitation des remontées mécaniques. Le projet de loi y soumet également les modifications substantielles, par analogie avec ce qui est prévu pour les autres modes de transport. Il précise ainsi que, lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, et posant donc des problèmes particuliers de sécurité, il est joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité émis par un expert agréé ou un organisme qualifié agréé.

L'article L. 445-4 du code de l'urbanisme est en outre complété par une disposition prévoyant qu'un décret en Conseil d'Etat détermine les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, préalable aux autorisations, ne peut être délivré qu'après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales.

Grâce à ces dispositions, la construction et l'exploitation des remontées mécaniques soumises à des dangers spécifiques feront l'objet d'un examen par un organisme compétent.

Les articles 6 et 7, dans le même esprit que les articles 2 et 3, organisent les procédures en matière de sécurité, respectivement pour les ouvrages maritimes portuaires et pour ceux de navigation intérieure.

Le code des ports maritimes disposera que le contrôle de l'Etat sur la sécurité des ports maritimes interviendra lors de la prise en considération des avant-projets de travaux de construction : les modalités du contrôle seront fixées aux articles R. 115-4 pour les ports autonomes, R. 122-4 pour les ports d'intérêt national et R. 611-2 pour les ports décentralisés. Ce dispositif sera complété par une autorisation de l'Etat préalable à la mise en service de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative dans laquelle les collectivités territoriales seront également représentées. Elle tiendra compte des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et modalités d'exploitation de l'ouvrage. Comme pour les autres infrastructures, le régime d'exploitation de ces ouvrages devra être approuvé par les préfets.

Dans le cadre de l'approche systémique adoptée par le Gouvernement, il conviendra de traiter des points importants liés au renforcement de la sécurité maritime, à travers la gestion des infrastructures portuaires et l'exercice de la police portuaire. Je propose néanmoins de les renvoyer aux lectures ultérieures, pour que chaque député puisse y réfléchir dans des conditions satisfaisantes, notamment en commission.

L'article 7 contient des dispositions similaires pour les ouvrages de navigation intérieure présentant des risques spécifiques.

Enfin, l'article 9 prévoit, à titre de disposition transitoire, que, pour les ouvrages et systèmes en projet ou en cours de réalisation à la date d'entrée en vigueur de la loi, les conditions d'application des procédures instituées seront précisées par décret en Conseil d'Etat.

J'en viens au titre II du projet de loi, qui réglemente les enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre. Son objet est de faciliter l'analyse détaillée des causes des incidents et accidents de transport terrestre ou événements de mer, dans l'unique but d'en tirer rapidement les enseignements et d'éviter ainsi le renouvellement de tels drames.

L'étude des incidents et accidents en vue d'en tirer des enseignements utiles à la prévention est une pratique classique dans bien des domaines : on la nomme « retour d'expérience ». Sur la base de cette analyse, des enquêteurs indépendants et les administrations chargées de la définition du contrôle des normes de sécurité peuvent préconiser des mesures de prévention crédibles.

Cette démarche est très développée dans l'aviation civile : une loi a déjà été adoptée, à mon initiative, pour donner au bureau enquêtes accidents, le BEA, service de l'inspection générale de l'aviation civile, les bases légales qui manquaient à son action, et pour organiser les relations entre l'enquête technique et les éventuelles enquêtes

judiciaires. On a d'ailleurs pu constater, après l'accident du Concorde, l'intérêt de la démarche, qui a conduit les gouvernements français et britannique à suspendre rapidement les certificats de navigabilité et à travailler de concert pour rechercher les causes de l'accident, puis les améliorations requises.

Dans les autres secteurs, des enquêtes sont régulièrement diligentées. Dans le domaine maritime, c'est le bureau enquêtes accidents de mer qui est compétent. Dans celui des transports terrestres, une commission est créée pour chaque événement grave. Par ailleurs, les exploitants de transport guidé, comme la SNCF, ont organisé un système interne d'audit.

En matière maritime, ce besoin répond aux prescriptions de la résolution A 849 (20) du 27 novembre 1997 de l'OMI, l'Organisation maritime internationale, ainsi que de la directive européenne 1999/35/CE, qui s'y réfère explicitement. La prise en compte des prescriptions de la résolution de 1997 conduit aussi à attribuer aux enquêteurs des compétences larges, englobant les risques d'atteinte à l'environnement et dépassant les frontières. A l'image de ce qui a été fait dans le domaine aérien, le présent projet de loi se propose de consolider le cadre juridique de ces enquêtes.

Dans leur forme comme dans leur finalité, les enquêtes techniques n'ont pas pour objet de concurrencer les procédures judiciaires, ou de s'y substituer. Ces dernières ont pour vocation de rechercher et de sanctionner les responsabilités pénales des individus ; par nature, elles prennent du temps et sont soumises à des règles strictes, ce qui est bien compréhensible.

Les enquêtes techniques, elles, ont pour but d'enrichir les connaissances tendant à perfectionner les mesures de prévention propres à réduire les risques. Leurs conclusions doivent être connues très rapidement. Les rapports des organismes concernés, que ce soit pour le Concorde ou pour l'*Erika*, ont d'ailleurs été rendus publics, en vertu de l'obligation d'information et de transparence qui s'impose face à des catastrophes affectant l'opinion.

Les nécessités des procédures judiciaires doivent pouvoir être conciliées avec la conduite parallèle d'enquêtes techniques, dont les conclusions et préconisations présentent un intérêt collectif majeur. Le présent texte confère donc un statut aux enquêtes techniques, en donnant une base légale au pouvoir d'investigation auprès de tiers extérieurs à l'administration, et en aménageant les rapports entre enquête technique et procédure judiciaire. En l'absence de procédure judiciaire, les articles 10 à 19 du projet de loi prévoient que les autorités judiciaires seront tenues informées de l'ouverture et des conclusions des enquêtes techniques.

L'article 18 fixe notamment les conditions dans lesquelles pourront être formulées des recommandations de sécurité s'appuyant sur les premiers éléments du rapport technique. Il prévoit également la publication des informations découlant de l'enquête technique, dès lors qu'aucun nom de personne n'y est divulgué – le but n'est pas de sanctionner pénalement – et que le rapport ne prend pas position sur la responsabilité, mais vise à faciliter ou à justifier la mise en œuvre rapide de recommandations de sécurité.

L'article 19 punit d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques.

L'article 20 rend applicables les dispositions du titre II dans les territoires d'outre-mer, en Nouvelle-Calédonie et à Mayotte, en ce qui concerne les enquêtes techniques

relatives aux événements de mer, sous réserve, bien entendu, des compétences propres détenues, le cas échéant, par ces collectivités et territoires.

Un amendement du Gouvernement vise à permettre de continuer à transmettre aux organismes de recherche et d'études les données relatives aux accidents de la route. La connaissance rapide des causes de l'insécurité routière est en effet indispensable à la mise en œuvre de politiques adaptées pour lutter contre ce phénomène.

S'il est largement influencé par les drames que j'ai mentionnés, et dont le Gouvernement a bien entendu tiré toutes les conséquences, ce projet de loi trouve sa cohérence dans l'harmonisation des procédures, que nous avons voulues plus claires et centrées exclusivement sur la sécurité des personnes.

Ses lignes directrices concernent donc à la fois le tout début des projets – avec la présentation et la visite préalable à la mise en service, assorties respectivement d'un avis et d'une autorisation préfectorale –, l'exigence d'un suivi des mesures d'exploitation et de secours, ainsi que le retour d'expérience en cas d'accident et le renforcement des contrôles et des sanctions.

En matière de sécurité, vous le savez, mesdames, messieurs les députés, le risque zéro n'existe pas, mais nous ne pouvons accepter qu'un accident résulte d'une erreur de conception des systèmes de sécurité ou d'une ambiguïté, voire de l'absence d'une procédure adaptée.

Le projet de loi que je sou mets à votre examen au nom du Gouvernement vise par conséquent à doter les infrastructures et les systèmes de transport d'un cadre de sécurité rénové et modernisé. Je ne doute pas que vous contribuerez, par votre participation individuelle et collective, à ce travail, qui ne peut que nous être commun. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production et des échanges.

Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons marque un changement profond dans la conception même de la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport.

Trop longtemps, la sécurité a été abordée de manière partielle, souvent d'ailleurs à la lumière d'un accident. Aujourd'hui plus qu'hier, je crois, chacun a pris conscience que la sécurité est en réalité un processus global qui doit accompagner tous les stades d'un projet d'ouvrage ou de système de transport, quel que soit son gestionnaire, Etat ou collectivité territoriale.

Le drame du tunnel du Mont-Blanc, mais aussi l'incendie du funiculaire de Kaprun, en Autriche, et les nombreux accidents meurtriers de train en Grande-Bretagne – vous avez dressé la liste de ces drames, monsieur le ministre –...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il y en a eu tant, hélas !

Mme Odile Saugues, rapporteure. ... nous rappellent en effet la nécessité et l'urgence de renforcer la prévention des accidents, pour tous les modes de transport et tous les types de réseau, afin d'assurer partout et à tous les usagers les mêmes conditions de sécurité.

De même, comment ne pas s'interroger sur ces questions de sécurité et sur les moyens mis en œuvre par l'Etat pour y répondre, à la lumière d'événements récents

montrant que les moyens de transport peuvent devenir de véritables armes au service des fanatismes et des obscurantismes ?

Ce projet de loi définit donc une méthode et un corps de règles, vous l'avez dit, qui permettront de vérifier, aux étapes clés de la vie des ouvrages ou des infrastructures, qu'un niveau de sécurité optimal est sans cesse recherché.

Il consacre en outre un pouvoir de police à la charge de l'Etat, visant à assurer la sécurité des transports et l'organisation des secours.

Grâce à la nouvelle procédure de contrôle de la sécurité instituée par le texte, le respect du souci de la sécurité sera vérifié en deux temps, de la définition du projet jusqu'à la mise en exploitation.

Il convient de préciser que les dispositions prévues viendront compléter les procédures existantes, notamment celle de l'enquête publique auxquelles sont soumis les travaux d'infrastructures et de systèmes de transport, objet des articles 2 à 8.

Le texte qui nous est présenté vise l'ensemble des systèmes de transport public guidé et les remontées mécaniques, mais les seuls ouvrages d'art routiers présentant un risque particulier.

Il est néanmoins essentiel que tous les projets en cours se voient appliquer la procédure instituée, sous peine de contentieux et de surcoûts élevés. C'est pourquoi la commission vous propose de ne pas attendre l'autorisation de mise en service des projets pour fixer des contraintes nouvelles. Nous suggérons donc qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de mise en œuvre de la procédure pour les ouvrages ou systèmes de transport qui ne sont pas encore en service et pour lesquels des mesures complémentaires de sécurité s'imposent.

Je vous proposerai par ailleurs, au nom de la commission, d'autoriser les associations à intervenir dans le cadre du débat sur la sécurité des infrastructures. Nous l'avons vu, la population souhaite à juste titre s'investir dans la réflexion, s'exprimer sur l'évolution de nos infrastructures. J'y suis favorable, tant que l'on évite un débat caricatural, partiel et partial. Mais il convient aussi de ne pas diaboliser un échange finalement naturel et constructif. C'est pourquoi la commission vous propose d'offrir aux associations de protection de l'environnement agréées et à celles représentatives des usagers des transports la possibilité de solliciter le classement d'un ouvrage d'art dans le cadre de la procédure prévue aux articles L. 118-1 à L. 118-3 du code de la voirie routière.

C'est une évolution importante, un pari sur l'intelligence, car la sécurité est l'affaire de tous. Nous devons apprendre à travailler ensemble, le plus en amont possible, pour l'intérêt général, ce qui suppose de définir entre l'administration et les associations des rapports de confiance et de respect mutuel.

C'est aussi, vous en conviendrez, monsieur le ministre, distinguer ce qui relève de l'intérêt général et de la défense d'intérêts particuliers qui n'ont pas leur place dans la définition d'une véritable politique des transports en France, et qui ont été fermement écartés par la commission.

Celle-ci a aussi adopté un amendement imposant aux exploitants de certains ouvrages routiers présentant des risques particuliers de disposer de moyens mobiles de premier secours de lutte contre l'incendie. Ils auraient vocation à intervenir avant l'arrivée des véhicules des pompiers et de la sécurité civile. C'est, là encore, une innovation importante qui paraît indispensable quand on

sait que, dans certains cas, plus de trente minutes sont nécessaires aux services de la sécurité civile pour accéder à un tunnel.

Il nous semble également nécessaire d'éclairer la représentation nationale sur les critères qui conduiront au classement d'une infrastructure parmi les ouvrages présentant des risques particuliers. Le projet de loi, sur ce point, est trop flou, et notre commission vous invite, monsieur le ministre, à préciser vos intentions.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Elles seront précisées.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Par ailleurs, la commission vous propose d'instituer une formation de conduite en tunnels pour les transporteurs routiers. Christian Kert, dans un récent rapport de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, a déjà formulé cette idée de bons sens, qui doit être intégrée dans notre arsenal législatif. La formation pourra avoir un aspect théorique, virtuel ou pratique, mais il nous paraît indispensable qu'elle soit systématique et obligatoire.

Il nous faudra aussi sanctionner plus sévèrement encore le non-respect de la distance minimale entre véhicules dans un tunnel. Un amendement a été adopté en ce sens, qui reprend une autre préconisation du rapport de notre collègue Christian Kert.

Il ne s'agit pas, avec cet amendement, de stigmatiser un type de véhicule, voire une profession. Cette disposition s'appliquera à tous les véhicules, sans distinction autre que les normes techniques déterminant les distances de freinage et donc les distances de sécurité. Vous conviendrez avec moi que, à ce jour, les amendes sanctionnant une conduite dangereuse dans un tunnel sont dérisoires. Après les drames récents, nous devons dire clairement et fermement que le non-respect de la distance de sécurité entre véhicules dans un tunnel constitue une infraction grave, qu'il peut mettre en péril la vie d'autrui et constituer le point de départ d'un engrenage infernal. Je sais que le Gouvernement partage cette préoccupation et je ne doute pas que nous pourrions montrer une détermination commune.

La commission insiste sur le fait que la sécurité des transports fait partie de ces débats qui doivent nous rassembler, bien au-delà des sensibilités. Il m'est dès lors apparu logique de faire en sorte que plusieurs propositions du rapport parlementaire paru le 11 mai 2000, une fois dépassées les polémiques qui ont pu naître après la lecture de tel ou tel passage, trouvent un prolongement dans ce projet de loi.

Enfin, notre commission a adopté un amendement visant à réprimer sévèrement la non-déclaration ou la non-signalisation du transport de marchandises dangereuses.

J'ai également estimé nécessaire de renforcer nos moyens de contrôle afin que cette volonté d'assainir le secteur du transport routier de marchandises, volonté qui rejoint les efforts indéniables des professionnels concernés, soit suivie d'effets.

Le titre II du texte a pour objet de faciliter l'analyse des causes des accidents et incidents de transport terrestre ou maritime, afin d'en tirer rapidement les enseignements et d'éviter qu'ils ne se reproduisent.

Le projet de loi vise ainsi à généraliser à l'ensemble des modes de transport les enquêtes techniques après accident, qui existent depuis longtemps dans le domaine aérien et, depuis 1997, dans le domaine maritime.

Il nous faut en effet reconnaître l'existence de deux types d'enquêtes : celles qui visent à analyser les circonstances d'un accident et à préconiser rapidement des mesures pour éviter des accidents analogues, et celles qui, dans le cadre d'une information judiciaire soumise à une procédure très encadrée, ont pour objet de déterminer les responsabilités et d'établir si des infractions pénales ont été commises.

C'est un volet du projet de loi particulièrement attendu. Nous devons donner une base légale à ces enquêtes techniques et faire en sorte que les enquêteurs ne se heurtent plus au secret de l'instruction ni au secret professionnel pour réaliser leur diagnostic. Nous devons veiller à ce qu'ils puissent accéder en toute liberté aux lieux des sinistres et aux preuves.

Les témoignages étonnants qui nous parviennent quelquefois pourraient alimenter bien des chroniques, mais ces petites susceptibilités sont injustifiables face à la gravité d'un accident, face à l'angoisse et la peine des familles qui veulent savoir, veulent comprendre, et en ont le droit. Elles sont injustifiables car l'enquête technique doit déboucher sur des mesures préventives efficaces dans les délais les plus brefs possible.

Dans cet esprit, la commission vous proposera de faciliter le travail des enquêteurs étrangers sur notre sol.

M. René Leroux. Très bien !

Mme Odile Saugues, rapporteure. Pour conclure cette présentation, je crois que nous pouvons nous féliciter des avancées contenues dans le projet de loi. Notre pays disposera d'un véritable système de prévention des accidents et d'analyse des causes des dommages.

Ce projet parachève une démarche entreprise depuis plusieurs années.

Je veux en particulier faire référence à la création du comité national d'évaluation des tunnels, qui a conduit au diagnostic de tous les tunnels d'une longueur de plus de 1 000 mètres, à la création du bureau enquêtes accidents dans le secteur maritime, du bureau de la sécurité ferroviaire et du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés.

Je pense aussi au renforcement des effectifs d'inspecteurs de sécurité des navires ainsi qu'à la mise en œuvre d'une politique européenne d'harmonisation des conditions de travail des chauffeurs routiers, car, il faut le rappeler, les infractions à la législation sociale dans les transports routiers, en particulier le non-respect des temps de repos, sont à l'origine de nombreux et dramatiques accidents sur nos routes. Nous devons inlassablement agir pour lutter contre le dumping social qui mine encore ce secteur. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)

Il était temps d'affirmer que la sécurité est une question globale et fait partie des missions essentielles de l'Etat. Celui-ci doit veiller à ce que la recherche de la sécurité soit garantie partout, pour tous les modes de transport, pour tous les usagers.

C'est une attente, une exigence que nos concitoyens formulent très clairement. C'est aussi une priorité pour les collectivités locales et les autorités organisatrices des transports ; elles veulent à juste titre que leurs efforts d'innovation en matière de transports ne soient en aucune façon générateurs d'insécurité et que la sûreté des moyens de transport ne soit sous aucun prétexte relégués au second plan.

Il est donc temps de définir dans notre pays une architecture où la sécurité ne soit plus considérée comme un souci *a posteriori*, mais soit affirmée comme une exi-

gence préalable, accompagnant toutes les phases de conception et d'existence d'une infrastructure. C'est le but du texte qui vous est soumis et des amendements que vous propose la commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, le projet de loi que vous nous présentez aujourd'hui revêt une importance toute particulière puisqu'il concerne la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aussi bien la prévention des accidents que les moyens de mieux tirer les enseignements de ceux qui sont, hélas ! survenus.

L'actualité des dernières années, avec les catastrophes maritimes de l'*Erika*, ou du *Ievoli Sun*, les catastrophes routières du tunnel du mont Blanc ou du tunnel des Tauers en Autriche, est malheureusement présente dans les esprits et nous rappelle les conséquences dramatiques que peuvent avoir de tels accidents pour les vies humaines et sur la faune et la flore.

Le groupe RPR, qui a formulé au cours des derniers mois différentes propositions visant à améliorer la sécurité des transports et consacré ses journées parlementaires de l'année dernière au thème de l'environnement, se réjouit donc de cette occasion de parfaire la sécurité dans les transports et aborder cette discussion avec pragmatisme, dans un réel souci de dialogue.

Les transports sont pour nous une nécessité dans une économie moderne, fondée sur le développement des échanges et il ne nous vient pas à l'idée de les remettre en cause, à la différence de certains qui cultivent une approche autarcique de l'économie. Les transports constituent en effet un progrès en favorisant les échanges entre les pays, en permettant aux entreprises d'élargir leur clientèle et aux consommateurs de bénéficier d'un choix plus large. Mais cela suppose bien évidemment une régulation face à certains excès qui font que le coût du transport n'est pas toujours établi justement, notamment lorsque la situation sociale des salariés des transports est abusive ou lorsque la sécurité est délaissée.

Il importe donc pour les pouvoirs publics non de philosopher, comme le font certaines associations écologistes ou antimondialisation, sur la nature des échanges et la redéfinition de l'économie, en pourchassant les flux tendus – ce qui est peut être satisfaisant intellectuellement mais peu efficace pratiquement, mais de contribuer à mettre en œuvre des mesures d'harmonisation sociale et de renforcement de la sécurité.

Le texte qui nous est présenté concerne essentiellement les domaines du transport terrestre et du transport maritime ; il entend tirer les enseignements des événements malheureux que j'évoquais au début de mon intervention.

S'agissant de la sécurité des infrastructures et systèmes de transports, vous proposez, monsieur le ministre, de soumettre à un contrôle renforcé les ouvrages d'art réputés sensibles, tant au niveau de leur conception que préalablement à leur mise en service.

Si nous souscrivons à cet objectif, nous sommes attentifs à ce que la loi, dont le but est d'améliorer la sécurité, n'aboutisse pas, par des effets pervers, et notamment par excès de réglementation, à retarder la mise en service des ouvrages qui contribuent à une réelle amélioration de la sécurité.

C'est ainsi que, s'agissant des tunnels et ouvrages d'art, pour lesquels le souci de sécurité est légitime, les règles édictées doivent s'appliquer à l'Etat comme aux collectivités locales, dont j'ai la faiblesse de penser qu'elles font depuis de nombreuses années des efforts d'investissement conséquents pour améliorer la sécurité des réseaux et pour se doter d'ingénieurs ayant des de compétences identiques à ceux de l'Etat. Nous ne contestons donc pas l'objectif d'une meilleure sécurité, mais nous entendons que l'Etat reconnaisse la capacité des collectivités territoriales. Je rappelle par exemple qu'un département comme celui où j'ai l'honneur d'être élu compte dans son réseau de voirie départementale 800 ponts, tunnels et ouvrages d'art spécifiques. Il appartiendra donc de préciser les ouvrages concernés si nous voulons pouvoir gérer le problème. On ignore par exemple si les casquettes pare-avalanche, les grands ponts, les viaducs et les couvertures de chaussée pour passage de neige seront ou non visés par le texte.

L'ensemble des collectivités territoriales, et singulièrement les départements de montagne qui concentrent la majorité des ouvrages sensibles du point de vue de la sécurité, seront attentives aux propositions qui seront faites, le débat d'aujourd'hui pouvant avoir pour elles des conséquences importantes en matière de gestion des équipements comme de finances publiques. Nous souhaitons, monsieur le ministre, qu'au moment de l'élaboration des décrets, l'Association nationale des élus de la montagne puisse être associée aux travaux de votre ministère.

Je présenterai plusieurs amendements au nom du groupe RPR, visant à réduire le délai d'avis de l'Etat, afin de ne pas retarder des travaux qui, en fonction de la période de l'année, peuvent être reportés d'un an à défaut de réponse rapide – le texte a prévu un délai de quatre mois. De même, nous proposerons que la commission d'agrément soit composée paritairement de représentants de l'Etat et des collectivités territoriales.

S'agissant des transports guidés ou des transports par câble, nous souscrivons aux orientations du texte. Mais nous déposerons un amendement pour que l'ensemble des utilisateurs de transports par câble, dont il convient de rappeler qu'il est le mode de transport le plus sûr au monde, bénéficient du même niveau de contrôle et de sécurité. Nous proposerons que le contrôle du service technique des remontées mécaniques, qui n'existe actuellement que pour les engins propriété des communes ou des délégataires de service public soit étendu aux remontées mécaniques appartenant à l'Etat ou aux établissements publics et sociétés de l'Etat. Je vise très précisément la catastrophe du téléphérique du pic de Bure, lequel n'était pas soumis au contrôle du STRM et, assez curieusement, dépendait du ministère du travail.

La sécurité des ouvrages routiers, et singulièrement des tunnels, peut également être mise en cause, comme nous l'avons vu dans le cadre des concertations préalables à la réouverture du tunnel du Mont-Blanc – que vous avez bien voulu organiser, monsieur le ministre –, du fait d'un défaut de signalisation des matières dangereuses. Nous sommes d'accord à ce propos avec Mme la rapporteure, compte tenu des conséquences que peut avoir la dissimulation de matières dangereuses afin d'éviter une attente pour les passages en convoi dans les tunnels transalpins ou d'échapper à une tarification supplémentaire. Nous proposerons de renforcer des peines encourues par les contrevenants.

S'agissant du titre II, nous souscrivons à l'extension aux événements de mer et accidents de transports terrestres de la procédure d'enquête technique existant déjà pour l'aviation civile, qui permet d'identifier le plus vite

possible les causes des accidents, indépendamment d'éventuelles enquêtes judiciaires visant à établir les responsabilités à l'origine de ces accidents.

Ce texte ne doit néanmoins pas faire oublier que l'Etat peut lui-même être responsable, ou à l'origine, de certaines défaillances, par défaut d'entretien des voiries et des ouvrages d'art sur le réseau routier national. La Cour des comptes a insisté à plusieurs reprises – comme je l'ai fait moi-même dès 1995 dans le rapport sur le budget des transports terrestres – sur le besoin de financement dans ce domaine. C'est à partir du budget de 1997, le dernier présenté par Bernard Pons, que le déclin des crédits d'entretien a été enrayé, après une érosion constante pendant plus de quinze ans.

Nous avons constaté avec plaisir que la reprise des crédits d'entretien avait continué depuis lors. Le signal d'alarme avait été tiré dès 1995 par le conseil général des Ponts et chaussées, qui dénonçait la grave dégradation des ouvrages d'art, suite à une étude de l'ensemble du réseau demandée par le ministre de l'époque. Les besoins de financement demeurent importants et la situation du budget des routes, dont la Cour des comptes a souligné à juste titre, dans la monographie du budget de l'équipement sur l'exécution de la loi de finances pour 2000, le déclin global, nous rappelle que le problème de la sécurité ne se limite pas à des textes législatifs ou réglementaires.

L'absence d'investissements nouveaux et significatifs de la part de l'Etat dans les infrastructures de franchissement des Alpes et des Pyrénées depuis trente ans a abouti à la situation que nous connaissons aujourd'hui : saturation des réseaux existants et risques en matière environnementale.

Il arrive aussi que l'Etat ne puisse assurer le contrôle des bâtiments de transports maritimes, faute de moyens opérationnels. A ce jour, et presque deux ans après la catastrophe de l'*Erika*, les élus du littoral appartenant à notre mouvement m'ont demandé de rappeler l'absence persistante d'inspecteurs pour les droits du port.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On les forme !

M. Michel Bouvard. Ils s'inquiètent également de la remise en cause de ce droit du port par différentes structures et, notamment, des dispositions autorisant l'immobilisation des navires. Ils soulignent que le plan Polmar-Mer n'est toujours pas opérationnel et qu'aucune mesure n'a été prise depuis la catastrophe écologique qu'a connue le littoral atlantique pour améliorer l'efficacité de ce plan. Ils constatent à regret que le traitement des hydrocarbures récupérés sur le littoral et stockés à Donge n'est toujours pas achevé, faute de moyens. Faudra-t-il attendre, comme après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, plus de vingt ans pour que les déchets soient traités ? Enfin, est-il normal que les communes et des particuliers n'aient toujours pas été indemnisés en totalité par le FIPOL pour la catastrophe de l'*Erika* ?

M. René Leroux. Un peu, tout de même !

M. Michel Bouvard. Des maires appartenant à notre mouvement, à commencer par celui des Sables-d'Olonne, m'ont confirmé ne pas avoir touché la totalité de ce qui doit leur revenir.

M. René Leroux. Je ne dis pas le contraire...

M. Michel Bouvard. Notre groupe insiste sur sa proposition de créer un corps de garde-côtes européens propre et d'harmoniser les législations et les textes. Nous serions heureux de connaître l'avancement des discussions au niveau communautaire.

De même, s'agissant de la protection des Alpes, comme nous avons obtenu l'inscription dans la loi d'aménagement du territoire de 1995 de dispositions favorisant la mise en œuvre de moyens de transports adaptés pour le fret, nous proposons aujourd'hui l'interdiction des camions les plus polluants sur l'ensemble du massif, conformément aux dispositions de la convention alpine ratifiée par la France, l'Italie et l'Union européenne.

Enfin, monsieur le ministre, j'ai accueilli avec un grand plaisir l'annonce de l'amendement gouvernemental en faveur de la création du pôle autoroutier alpin. Depuis la catastrophe du mont Blanc, qui a été un révélateur terrible de la fragilité des systèmes de transport dans le massif alpin, dénoncée avec constance depuis de nombreuses années par les élus du massif, toutes sensibilités confondues, un certain nombre d'avancées ont eu lieu et je vous en donne acte publiquement.

Le rapport Brossier n'est plus d'actualité, pas plus que les déclarations de Mme la ministre de l'environnement qui, trois semaines avant la catastrophe du mont Blanc, ici même, à l'Assemblée nationale, lors du débat sur la loi d'aménagement du territoire, m'indiquait que l'autoroute ferroviaire était trop chère et qu'elle n'était pas au point.

M. Christian Estrosi. En effet !

M. Michel Bouvard. C'était le 3 février 1999, et le *Journal officiel* atteste des déclarations de l'ancienne ministre de l'environnement qui, samedi, à l'occasion d'une manifestation en Maurienne, vous traitait de « Sapeur Camember » de la politique des transports. (*Sourires.*) Monsieur le ministre, nous sommes loin de partager ce point de vue. Et nous sommes satisfaits d'un certain nombre d'orientations prises depuis la catastrophe du mont Blanc. La création du pôle autoroutier alpin, notamment, permettra la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire et le financement de plusieurs ouvrages nécessaires à celle-ci.

Il n'en reste pas moins que, sur l'ensemble du massif alpin – et Christian Estrosi, élu des Alpes du Sud, pourrait en témoigner –, si les besoins restent considérables, compte tenu de la nécessité de désenclaver certains secteurs et de répartir le trafic de manière harmonieuse sur l'ensemble du massif.

Par ailleurs, nous n'ignorons pas les difficultés qui subsistent pour assurer le financement du projet Lyon-Turin ; mais nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir, au cours de la discussion sur votre amendement et, dans le texte suivant, sur la prolongation de la concession de la société française du tunnel routier du Fréjus. Ces difficultés vous ont conduit à missionner une personne de confiance pour rencontrer les collectivités de la région Rhône-Alpes, afin de voir comment améliorer le bouclage financier de ces opérations. Ce dossier est encore plus complexe que celui du TGV-Est, qui a épuisé plusieurs ministres et plusieurs gouvernements (*Sourires.*)

Ces observations faites, j'indique que le groupe RPR, sous réserve de la discussion qui s'engage sur les amendements que nous proposons et à propos desquels nous attendons vos réponses, pourrait se prononcer favorablement sur ce texte qui constitue un progrès dans le domaine de la sécurité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, soyez certains qu'en tant que président du groupe d'étude parlementaire sur la sécurité routière, je ne peux qu'être satisfait de la présentation du projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre.

Qui aujourd'hui, élu, association, professionnel du transport, mais aussi employé du transport ou simple citoyen, n'a à l'esprit les effroyables images de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, du funiculaire de Kaprun et des divers accidents de train en Grande-Bretagne ?

La sécurité en matière d'ouvrages et de transports est une préoccupation de la société et on peut difficilement ignorer les questions et les interrogations qui, depuis, se sont fait jour. Si des règles en matière de sécurité existent déjà, leur harmonisation s'avère nécessaire. Le ministère a mis en place les mesures qui s'imposaient pour certains ouvrages présentant des risques en matière de sécurité, mais il est urgent de légiférer. C'est pourquoi le texte que nous examinons aujourd'hui revêt une telle importance et constitue, je le pense, un grand progrès. Il instaure une véritable politique de prévention des accidents et s'appuie sur deux principes.

Le premier, selon lequel la procédure de contrôle de sécurité se déroule tout au long des différentes phases de l'ouvrage et du système de transport : de l'élaboration du projet à la construction et à la mise en service, afin d'aboutir à un niveau optimal de sécurité.

Le second principe vise à renforcer les moyens, dont dispose l'autorité administrative pour analyser les causes des accidents et en tirer tous les enseignements utiles.

Notons le rappel, à l'article 1^{er}, du principe du renforcement des prérogatives de l'Etat en matière de politique de sécurité des transports et dans l'organisation des secours.

Ce texte concerne aussi bien les ouvrages routiers, portuaires ou fluviaux présentant des risques particuliers que tous les systèmes de transport guidé – tramway, funiculaire, chemin de fer et les remontées mécaniques.

Enfin, une véritable « démarche qualité » est instituée dans le premier volet de ce projet. Nous retiendrons trois étapes fondamentales : la première, en amont des travaux, où l'Etat donne un avis ; la deuxième, avant la mise en service de l'ouvrage ou du système de transport, qui est subordonnée à une autorisation de l'Etat accordée après avis d'une commission administrative. Cela peut susciter quelques craintes d'ailleurs exprimées par nos collègues, en particulier en commission : celle de voir s'accroître la tutelle de l'Etat sur les collectivités territoriales. Notre rapporteur, Odile Saugues, a souligné que cette tutelle serait limitée dans la mesure où les commissions de sécurité permettraient d'associer les collectivités dès l'origine des projets. Personnellement, il me semble légitime que l'Etat soit le responsable de la sécurité sur l'ensemble du territoire. Troisième étape : cette « démarche qualité » devra se poursuivre tout au long de la vie de l'ouvrage, grâce aux examens périodiques menés par des experts et pouvant conduire l'Etat à imposer certaines mesures.

Il est proposé, dans le deuxième volet du projet de loi, de consolider le cadre législatif dans lequel s'effectuent les enquêtes administratives.

Ce cadre existe déjà dans le domaine de l'aviation civile grâce au Bureau enquête accident et se développe de plus en plus dans le domaine maritime où un Bureau enquête accident mer a été créé à votre demande, monsieur le ministre, le 16 décembre 1997.

Une enquête technique peut être effectuée par un organisme permanent spécialisé, par des membres des corps d'inspection ou, le cas échéant, par une commission d'enquête instituée par le ministre chargé des transports après un accident de transport terrestre ou maritime.

Nous approuvons d'autres dispositions, comme la participation des associations de protection de l'environnement agréées et des associations représentatives des usagers des transports dans les procédures de concertation prévues. De même, la sanction pour non-respect des distances de sécurité par les chauffeurs de poids lourds dans les tunnels a été retenue.

Je tiens à insister sur la proposition formulée par mon collègue Félix Leyzour au cours d'une réunion de la commission de la production et des échanges, qui vise à équiper les plus gros camions d'un dispositif permettant de contrôler le respect des distances, et, d'une manière générale, à mettre tous les progrès techniques au service de la sécurité. Mme la rapporteure nous a laissé entendre que les décrets d'application pourraient en tenir compte. Mais je me permets d'insister car il me paraît très important que les chauffeurs routiers puissent bénéficier d'un tel dispositif pour leur sécurité et celle de tous. Si la formation à la conduite des poids lourds et des transports collectifs de voyageurs dans les tunnels est nécessaire préalablement à l'obtention du permis de conduire, il faut définir les modalités pratiques en fonction d'une approche réaliste.

Le projet de loi est l'aboutissement d'un travail de plusieurs années. La société s'interroge actuellement ; elle est sensible à toutes les mesures concernant les ouvrages et la sécurité dans les transports.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé à Lyon, le 6 octobre dernier, toute une série d'engagements qui vont dans le sens des dispositions de ce projet de loi, et je vous en remercie. Je ne citerai qu'une de ces mesures : la mise en place du début du ferroutage dès 2002 dans les Alpes, avec la technique de l'autoroute ferroviaire.

Parmi toutes les propositions que nous avons examinées, celles qui concernent la sécurité demeurent la principale priorité.

Je me félicite que, depuis juin 1997, vous ayez fait le choix d'une politique fondée sur la complémentarité entre les différents modes, marquant ainsi une rupture avec les choix antérieurs.

Elu d'un département alpin, je suis sensible à cette évolution des transports, même s'il reste encore beaucoup à faire et s'il faut trouver les sources de financement nécessaires, qui devraient s'inscrire au rang de priorités en matière de transports. C'est capital pour la sécurité et l'environnement dans notre pays.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Gilbert Biessy. Sous votre égide, monsieur le ministre, et grâce à votre volonté, le transport en France prend une autre voie ; je suis persuadé pour ma part que c'est la bonne.

Pour toutes ces raisons, le groupe communiste votera ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Kert.

M. Christian Kert. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission, madame le rapporteur - je préfère employer cette expression, car, telle qu'elle est actuellement féminisée, elle me semble un peu inélégante - ,...

Mme Odile Saugues, rapporteure. Pas du tout !

M. Christian Kert. ... le texte qui nous est soumis n'est pas parfait, pas complet. Il risque même de se voir rapidement dépassé par des besoins nouveaux qui peuvent s'exprimer en matière de sécurité et par les progrès technologiques qui permettent d'y répondre. Mais il a le mérite d'exister. Il est issu, je crois, d'une volonté commune, sur tous nos bancs, d'assurer une nouvelle sécurité des transports en France au moment où s'expriment, à juste titre, des inquiétudes multiples. L'onde de choc émotionnelle de la catastrophe du Mont-Blanc est encore présente dans tous les esprits. C'est pourquoi, dans un rapport établi pour le compte de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques auquel a fait référence Mme le rapporteur, je vous proposerai de légiférer pour que la chaîne de contrôle, de l'étude de faisabilité aux dernières phases de la gestion d'un projet, soit clairement établie, étudiée, et elle-même contrôlée. Le texte, pour imparfait qu'il soit, répond à cette préoccupation.

Je me suis demandé si l'enchaînement dramatique qui a transformé un simple incendie de camion dans un tunnel en une catastrophe aux proportions tout à fait inhabituelles en France aurait été évité si cette loi avait existé. Une autorisation administrative avant la mise en service du tunnel et l'organisation d'examen périodiques susceptibles d'aboutir à l'adoption de nouvelles mesures d'exploitation et de sécurité auraient probablement imposé la pose d'un portique thermique de sécurité à l'entrée du tunnel, de la même nature que celui du tunnel du Fréjus.

M. Michel Bouvard. Il n'en est qu'au stade expérimental !

M. Christian Kert. Il aurait détecté le point chaud anormal sur le camion incriminé dans la catastrophe et celui-ci aurait dû s'arrêter sur une aire de repos aménagée hors de la zone avalancheuse, qui interdit aujourd'hui tout stationnement aux camions aux entrées du tunnel. Un amendement imposera à l'exploitant de prévoir des moyens mobiles de lutte contre les incendies et de transport sanitaire afin de pouvoir attendre l'arrivée des pompiers et de la sécurité civile.

On le voit, nombre des dysfonctionnements observés dans la catastrophe du Mont-Blanc auraient pu être évités.

Mais nous ne pouvons pas attendre que la loi se substitue au règlement. Il faut espérer que, dans la foulée, des décrets d'application préciseront votre volonté car, avouons-le, à force d'être général, le texte n'a plus de véritable valeur normative.

Nous ne réglerons pas tous les problèmes fondamentaux de la sécurité dans les tunnels tant que nous n'aurons pas imposé : le bitube de circulation à la place des monotubes à double sens de circulation ; le creusement d'une véritable galerie de secours parallèle au tube principal lorsque celui-ci est unique, et je sais, monsieur le ministre, que vous en avez bien conscience ; l'unicité de commandement par l'un des deux postes d'accès dans le cas de tunnels entre deux pays.

Votre texte ne prévoyait pas de régler – mais ce sera fait par voie d'amendement – le problème de la compétence d'intervention de chaque police nationale sur les deux parties d'un tunnel binational en cas d'infraction.

Parler aujourd'hui de la sécurité et des mesures tendant à l'assurer, alors que nous sommes toujours dans le contexte émotionnel des attentats des Etats-Unis, de la catastrophe de Toulouse, et à quelques semaines de la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, impose de répondre de façon très pragmatique à l'inquiétude ambiante, quel que soit le niveau de sécurité. A cet égard, je crois que le texte fixe un niveau de sécurité acceptable.

La première partie du projet de loi contient toute une série de règles visant les ouvrages et les infrastructures de transport, de la conception du projet à la mise en service. Ainsi, une procédure systématique d'autorisation administrative, sous la tutelle du préfet, devient obligatoire tout au long de l'édification du projet. Il s'agit de s'assurer que, dès le début des études, le concepteur du projet a bénéficié d'une vision globale des problèmes de sécurité, d'une part, pour limiter les risques d'accident et, d'autre part, pour faciliter les secours.

Je suis bien évidemment pleinement d'accord avec cette conception des choses. La loi doit définir la sécurité comme un processus global qui accompagne chaque étape de la construction, garantissant ainsi que l'ensemble des caractéristiques de l'ouvrage aboutira à un niveau optimal de sécurité. Cette procédure de contrôle s'étend, au-delà des ouvrages du réseau routier, aux systèmes de transport guidé, aux remontées mécaniques, au domaine fluvial, aux ouvrages maritimes portuaires et aux systèmes de transport qui font appel à des technologies nouvelles ou à des installations multimodales.

Si ces derniers points sont importants et nouveaux, notre groupe regrette toutefois que vous n'ayez pas saisi l'occasion de l'examen de ce texte pour proposer des mesures concrètes tendant à renforcer la sécurité des usagers des systèmes de transport contre des actes de malveillance ou de terrorisme. La succession de dispositions techniques que comporte le projet de loi ne permet pas d'en retirer des mesures phares ou des mesures très significatives.

Certaines questions que je considère comme fondamentales ne sont pas abordées, comme le transport de matières dangereuses, qu'a évoqué M. Michel Bouvard, ou le fonctionnement des infrastructures binationales, qui, *de facto*, est renvoyé aux accords internationaux.

Quant au rôle majeur confié au préfet dans la procédure de contrôle de la sécurité des ouvrages, il risque également de se traduire par un accroissement de la tutelle de l'Etat sur les collectivités territoriales, même lorsque celles-ci seront maîtres d'ouvrage. La proximité géographique de ces collectivités avec les différents sites devrait pourtant inciter à leur laisser une mission dans ce domaine.

La commission a travaillé pour parfaire le texte, adoptant plusieurs amendements de précision sur lesquels je souhaite revenir rapidement. Ainsi l'article 1^{er}, qui renforce les prérogatives de l'Etat dans la politique de sécurité des transports et dans l'organisation des secours, est complété par une disposition qui me semble importante car elle va obliger, pour les ouvrages présentant des risques particuliers, à mettre, de façon permanente, des moyens mobiles de premiers secours et de lutte contre l'incendie, ainsi que des véhicules sanitaires à la disposition de l'exploitant.

Mme le rapporteur a eu la bonne idée de lire les recommandations que j'avais présentées dans mon rapport parlementaire sur la sécurité des tunnels. J'ai même découvert que la commission de la production et des échanges avait adopté deux amendements qui reprennent quasiment mot pour mot les recommandations 13 et 14 de ce rapport relatives au comportement des conducteurs de poids lourds circulant dans les tunnels.

Pour compléter ces améliorations, le groupe UDF défendra notamment un amendement qui vise à tenir compte de l'environnement, en termes de risques naturels ou technologiques, au moment de l'étude et de la réalisation d'une nouvelle structure. C'est une dimension qu'on a eu trop tendance à oublier par le passé lors de l'élaboration des projets.

C'est le cas au tunnel du Mont-Blanc, où les arrêts aux entrées du tunnel sont interdits parce que l'accès est situé en zone avalancheuse. C'est le cas également de l'aéroport de Marseille-Provence situé dans la circonscription de notre collègue Burroni, et entièrement reconstruit en immenses baies vitrées alors qu'il est situé à quelques centaines de mètres des dernières cuves du site Seveso de Berre et que la zone est sismique.

J'ai donc déposé un amendement visant les infrastructures aéroportuaires, lesquelles ne sont pas concernées par le projet de loi. Outre qu'elles accueillent un grand nombre de personnes – c'est le cas de l'aéroport de Marseille-Provence –, elles peuvent aussi être particulièrement exposées à des risques naturels ou technologiques majeurs. Je n'ignore pas qu'il existe de nombreuses règles techniques concernant l'implantation et l'agrandissement des aéroports, mais la partie législative du code de l'aviation civile ne prévoit aucune disposition en ce domaine. C'est pourquoi il me semble important de les définir ici. Cette préoccupation doit également concerner les autres infrastructures visées dans le projet, et mes amendements vont dans ce sens.

Je dirai maintenant quelques mots sur la deuxième partie du projet de loi qui organise les enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre. Il s'agit de légaliser une procédure qui a déjà fait ses preuves essentiellement dans les domaines aérien, maritime et ferroviaire.

Si l'objet de l'enquête technique est clairement délimité, on peut regretter que le texte renvoie encore une fois à un décret en Conseil d'Etat pour fixer les conditions de missionnement et de nomination des membres des commissions d'enquête. Faut-il préciser que l'indépendance des experts doit être assurée et leur mode de rétribution transparent ?

En termes de prévention, le rôle des enquêtes techniques et des recommandations qu'elles proposent est bien évidemment déterminant. Il fallait donc donner une véritable assise légale à ce type d'enquête par rapport à l'enquête judiciaire et lever les obstacles existants en autorisant les enquêteurs techniques à procéder à des investigations sur des faits qui font l'objet d'une information judiciaire.

J'ajoute que, dans le contexte actuel de remise en cause de la circulation des poids lourds et d'augmentation du transport routier de marchandises, il faudra bien évoquer la possibilité que la France se tourne un jour vers le ferroulage – il y a une sensibilisation de la SNCF à effectuer –, le transport combiné, peut-être même vers le transport fluvial et le transport maritime. A cet égard, je reviens sur les propos tenus par votre ancienne collègue, Mme Voynet, qu'a évoqués Michel Bouvard. Sa réflexion

tient plus du gag de Muriel Robin que d'une réflexion de ministre. En effet, Mme Voynet, qui avait demandé au Gouvernement d'abandonner le projet fluvial Rhin-Rhône, alors que celui-ci aurait pu accueillir un véritable transport de marchandises à travers la France, aurait dû reconnaître une erreur dans sa vision de la politique d'aménagement du territoire.

M. Claude Gatignol. Tout à fait !

M. Christian Kert. Monsieur le ministre, comme vous nous présentez une véritable politique de mise en sécurité des transports, nous nous proposons de voter ce texte, malgré ses imperfections. Néanmoins, il est bien évident que l'adoption des amendements que nous proposerons sera de nature à influencer considérablement sur notre décision finale qui, pour le moment, n'est qu'une bonne intention (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Nicolin.

M. Yves Nicolin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs les députés, ce projet de loi nous est présenté comme devant marquer « un changement profond dans la conception même de la sécurité des infrastructures de transport dans notre pays. »

Il définit un corps de règles permettant d'évaluer le niveau de sécurité aux étapes clés de la vie des ouvrages ou systèmes de transport terrestre présentant des risques. Il renforce, et c'est heureux, les moyens dont dispose l'administration pour déterminer les causes des accidents terrestres et maritimes, notamment.

Avec son intitulé empesé et son ambition hautement affichée, il réussirait presque à imposer le consensus.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On n'en est pas loin !

M. Yves Nicolin. Or qu'en est-il en réalité ?

Vous nous présentez, monsieur le ministre, n'en déplaise à certains, un texte confus et imprécis...

M. André Lajoinie, président de la commission de la production et des échanges. Ce n'est pas un texte libéral, en tout cas !

M. Yves Nicolin. ... peu confiant – et c'est peut-être le point le plus important –, voire défiant à l'égard des collectivités locales, et faisant l'impasse sur des aspects aujourd'hui essentiels de la sécurité en matière de transport.

Confus et imprécis, d'abord, car il renvoie systématiquement, et pour des dispositions importantes, à des décrets en Conseil d'Etat.

M. André Lajoinie, président de la commission. Vous êtes contre le Conseil d'Etat ?

M. Yves Nicolin. Je préfère la loi et le suffrage universel à l'administration, voire à une juridiction administrative.

C'est le cas notamment pour l'article 9 sur la définition des procédures préalables au commencement des travaux, pour l'article 10 sur la composition des commissions d'enquête, ou pour l'article 15 sur l'information.

En clair, vous nous demandez d'approuver les grandes lignes d'un dispositif dont on sait finalement peu de choses puisqu'il sera pour l'essentiel défini et établi par décret.

Ce texte est peu confiant à l'égard des maires et des collectivités, qui seront vaguement consultés, sans être associés réellement aux questions de sécurité des infrastructures qui les concernent car elles sont situées sur leur territoire.

Or, dans le même temps, les associations agréées de défense de l'environnement deviennent des partenaires privilégiés des pouvoirs publics.

Clarifier le rôle central de l'Etat était nécessaire. Mais pourquoi un tel mépris pour les maires et les collectivités concernées ? Il ne faudrait pas remplacer la légitimité et la représentativité du suffrage universel par des groupes de pression, quels qu'ils soient.

Et puis, ce texte comporte certains vides, fait certaines impasses, volontaires ou involontaires, sur des sujets intéressant pourtant directement la sécurité des infrastructures et de leurs usagers.

Ainsi, vous n'envisagez aucun moyen pour assurer une prévention efficace des actes de malveillance, déjà nombreux, ou de terrorisme destinés à provoquer des accidents collectifs, au moment même ou ceux-ci sont plus que jamais redoutés sur notre territoire. Vous n'abordez malheureusement que les aspects techniques liés à la conception, à la mise en service et à l'exploitation des infrastructures. C'est tout à fait insuffisant et le champ d'application de ce texte est donc en réalité extrêmement réduit.

Par ailleurs s'il est louable de vouloir renforcer les moyens d'enquête et d'analyse des causes d'accidents, à partir de quel seuil de gravité, à partir de combien de morts de telles enquêtes seront-elles déclenchées ? Vous honoreriez votre fonction et l'Assemblée nationale en nous éclairant dès aujourd'hui sur ce sujet, au lieu d'attendre qu'un décret le fasse.

En dépit des nouvelles mesures de répression décidées, le bilan de la sécurité routière est aujourd'hui totalement insuffisant, notre pays étant la lanterne rouge de l'Europe en matière d'accidents de la route.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas la lanterne rouge ! Nous ne sommes pas très bons, mais nous ne sommes pas les derniers !

M. Yves Nicolin. Vous aviez pourtant annoncé la division par deux du nombre de tués sur la route durant votre passage au ministère. Or les résultats indiquent 8 078 tués sur la route en 2000, c'est-à-dire quasiment une personne toutes les heures, ce qui est trois fois supérieur à la Suède par million d'habitants et deux fois plus qu'en Grande-Bretagne, à population et motorisation équivalentes.

Même si la cause est à rechercher dans la vitesse excessive, la conduite inconsciente et l'abus d'alcool, la lutte contre l'insécurité routière passe aussi par l'amélioration du réseau, c'est-à-dire la construction et le développement de nouveaux itinéraires pour l'allègement du trafic, l'entretien des structures routières et la multiplication des équipements de sécurité, la résorption des points noirs, une plus grande cohérence dans la mise en place des limitations de vitesse et une plus grande pertinence dans la signalisation horizontale et verticale.

Dans un département que je connais bien, celui de la Loire, nous attendons toujours la concrétisation de vos promesses d'amélioration des infrastructures routières. Mais, il faudrait déjà que l'Etat veuille bien s'en donner les moyens, en assumant sa responsabilité de financeur.

Ainsi, pour la seule future transversale de notre pays, l'autoroute qui doit traverser le pays d'Est en Ouest, l'axe Bordeaux-Genève, l'Etat est incapable de trouver les

2 milliards manquants pour la portion Balbigny-Lyon de l'A 89. Il semble n'avoir aucun problème pour trouver 100 milliards afin de financer les 35 heures, mais 2 milliards manquent pour sauver des vies humaines. (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Le Gouvernement se tourne vers les collectivités territoriales pour leur faire mettre la main à la poche, afin qu'elles trouvent elles-mêmes ces 2 milliards, alors qu'il sait pertinemment qu'elles en sont financièrement incapables. Autrement dit, quand il s'agit de financer le réseau autoroutier que l'État ne veut plus assumer, on vient trouver les collectivités locales, mais lorsqu'il s'agit de concertation sur la sécurité des infrastructures et des ouvrages, on les néglige totalement.

Ainsi, une autoroute pour laquelle la première décision politique remonte à 1986 se trouve à peine au niveau de l'enquête d'utilité publique.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Au moins nous, nous l'avons engagée !

M. Yves Nicolin. Est-ce avec cela que votre gouvernement souhaite montrer qu'il est le plus grand acteur de la sécurité routière ?

Je vous ferai grâce du calvaire vécu par les usagers d'un autre axe national, la RN 7, qui traverse également le département de la Loire. Ils attendent aussi la concrétisation des promesses que vous avez faites.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ça va venir !

M. Yves Nicolin. Chaque mois qui passe voit des victimes supplémentaires de l'insécurité.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ne liez pas les deux !

M. Yves Nicolin. Autant d'exemples qui nous conduisent à penser que ce projet de loi est un texte fourre-tout peinant à dissimuler l'échec du Gouvernement en matière de sécurité routière et dans le domaine des transports en général. Ce texte est malheureusement, comme votre bilan, modeste et sans vision d'ensemble. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. André Lajoinie, président de la commission. Et le vôtre ? Il vous a fallu onze ans pour commencer l'autoroute Bordeaux - Clermont-Ferrand ?

M. le président. La parole est à M. Bernard Cazeneuve.

M. Bernard Cazeneuve. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le rapporteur, vous aurez remarqué que le projet de loi relatif à la « sécurité des infrastructures et systèmes de transport et enquêtes techniques après événement de mer ou accident de transport terrestre » recueille, sur les bancs de la représentation nationale, à l'exception de quelques propos assez peu nuancés, un consensus assez large, car nous considérons, les uns et les autres, que ce texte, quelles que soient ses imperfections, constitue un progrès significatif par rapport à la situation actuelle.

Il représente, monsieur le ministre, un progrès significatif, pour plusieurs raisons déjà très largement évoquées par vous-même ainsi que par Mme le rapporteur et par les orateurs qui se sont succédé à la tribune. Je tiens néanmoins à insister sur quelques points qui méritent une attention toute particulière.

D'abord, chacun se réjouira, au-delà des différentes sensibilités de la représentation nationale, de l'approche très globale qui a présidé à l'élaboration de ce texte. Vous avez voulu réaliser un juste équilibre entre la prévention et la sanction lorsque les règles ne sont pas respectées. A cet égard, le renforcement de la pénalisation de certaines sanctions va dans le sens souhaité par le groupe socialiste.

Vous avez surtout fait en sorte que le problème de la sécurité des infrastructures de transport et des ouvrages soit abordé dans sa globalité, de la conception à la mise en service et à l'exploitation.

Contrairement à l'orateur précédent, je me réjouis que l'effort de codification auquel procède le texte et l'édiction de règles fortes émanant de l'État offrent aux collectivités locales le cadre réglementaire et législatif dont elles ont besoin pour exercer convenablement leurs prérogatives dans les domaines en cause. C'est d'autant plus important que, comme l'a souligné M. Bouvard, les collectivités locales ont été amenées, à la suite de la décentralisation, puis avec leur intervention dans des domaines spécifiques, notamment le développement des transports routiers à l'intérieur des départements ou des régions, à exercer des compétences nouvelles.

Les collectivités locales ont donc besoin de règles claires, fermes, édictées par l'État, pour exercer leurs prérogatives dans un cadre juridique sécurisé. Il ne faut pas voir dans cet effort de codification de l'État dans des matières dont chacun conviendra qu'elles sont complexes, une volonté de remettre en cause les principes de la décentralisation, ni même les prérogatives des collectivités locales dans des domaines où, j'en conviens, elles interviennent de plus en plus fortement et de plus en plus fréquemment.

M. Christian Estrosi. Et pourtant, c'est bien une remise en cause !

M. Bernard Cazeneuve. Les collectivités locales ont besoin de cet effort de codification de l'État pour pouvoir, dans les domaines où elles interviennent, bénéficier du corpus de règles qui leur est indispensable pour intervenir dans un cadre plus sécurisé. De ce point de vue, nous ne partageons pas l'opinion formulée par l'orateur précédent.

L'action engagée par le Gouvernement va dans la bonne direction. Je le répète : elle ne remet nullement en cause la décentralisation mais permettra aux collectivités locales d'exercer leurs prérogatives dans un cadre plus sécurisé.

On ne peut pas demander à l'État d'appliquer toujours davantage le principe de précaution. Pourtant, il est mis en avant non seulement par la représentation nationale et par les citoyens, mais aussi parfois par le juge lorsqu'il examine la question de la responsabilité des pouvoirs publics dans l'exercice des compétences qui leur reviennent dans le cadre de leurs missions.

M. Christian Estrosi. Certes, mais souvent à tort et à travers !

M. Bernard Cazeneuve. De ce point de vue, la définition de règles qui permettent de mieux situer la responsabilité des uns et des autres relève incontestablement des prérogatives régaliennes de l'État. Au-delà de l'approche globale qui commande la vision de la sécurité des transports que vous développez dans ce texte, l'orientation choisie va dans le bon sens.

Le deuxième progrès incontestable de ce texte sur lequel je veux insister est l'amélioration de l'articulation entre l'enquête judiciaire et l'enquête technique ou administrative. Certes, toutes deux ont des objectifs très différents.

Ainsi, l'enquête judiciaire est destinée à établir des responsabilités lorsqu'un accident grave survient, ce qui aboutit généralement à des sanctions pénales d'autant plus légitimes que, comme cela a été le cas dans certains drames évoqués par les différents orateurs – les accidents du funiculaire de Kaprun ou du tunnel du mont Blanc, en particulier –, ces événements sont très coûteux en vies humaines. Il est donc normal que des sanctions pénales soient appliquées.

Quant à l'enquête technique, elle doit tirer les leçons de l'expérience, pour éviter que ces événements tragiques ne se reproduisent en essayant d'en analyser les causes profondes. Il est donc essentiel que ses résultats et les enseignements tirés soient connus dans un délai très court, afin qu'ils puissent être utilisés sur d'autres sites où peuvent se produire des situations comparables.

Il serait par conséquent très dommageable que ceux qui conduisent ces enquêtes techniques soient bloqués par le secret de l'instruction ou par d'autres principes régissant le déroulement des enquêtes judiciaires, ce qui les empêcherait d'avoir accès à l'information alors que, pour assurer l'efficacité des enquêtes techniques, il est indispensable que celles-ci se déroulent rapidement, dans un contexte de totale transparence. Il faut donc donner à ceux qui sont chargés de ces enquêtes la possibilité d'accéder à l'information, afin que le retour d'expérience soit optimal.

A cet égard, monsieur le ministre, votre texte constitue incontestablement un progrès, très positivement souligné par le groupe socialiste, qui y voit une avancée considérable pour permettre le mariage entre le principe d'efficacité qu'est le retour d'expérience et la transparence qui doit présider à la fois aux enquêtes judiciaires et aux enquêtes techniques.

Le troisième point sur lequel nous tenons à insister est l'équilibre nouveau que crée votre texte en permettant aux associations agréées – c'est-à-dire à des associations particulières reconnues en raison des matières dont elles ont à connaître et de leurs compétences spécifiques, car il ne s'agit pas d'ouvrir cette possibilité à toutes les associations – d'intervenir sur des sujets dont chacun comprend qu'ils peuvent avoir une dimension éminemment technique.

Permettre à ces associations agréées de demander le classement d'une infrastructure à risque parce qu'elles ont cette expérience, ou d'engager avec les pouvoirs publics un dialogue utile en se faisant les porte-parole des inquiétudes que peuvent légitimement manifester nos concitoyens sur des sujets sensibles, constitue incontestablement un progrès de la démocratie et instaure un meilleur équilibre.

Le groupe socialiste ne voit pas dans cette avancée un quelconque danger, comme le serait le pouvoir donné à des associations composées d'irresponsables d'adresser des injonctions à l'administration. En la matière, cette dernière doit en effet garder toutes ses prérogatives. A cet égard, je relève avec satisfaction dans le texte que la commission qui aura à examiner la saisine des associations ne sera en aucun cas liée et qu'elle pourra librement statuer sur la saisine dont elle fait l'objet.

Je terminerai sur un autre sujet important à propos duquel interviendra l'un de mes collègues : la sécurité maritime.

Vous étant déplacé vous-même, monsieur le ministre, immédiatement après certains incidents graves survenus le long de nos côtes au cours des derniers mois, vous avez pu mesurer tant la sensibilité de l'opinion publique sur ces questions que les dégâts que peut occasionner sur le littoral une avarie grave. Pour vous avoir reçu à Cherbourg quelque temps après l'accident du *Ievoli Sun* et vous avoir montré l'étendue des dégâts, je connais votre volonté d'étendre – en vous fondant sur l'expérience du BEA mer et du BEA terre – le dispositif des enquêtes techniques à l'ensemble des problématiques touchant aux transports.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le BEA mer, nous notons avec satisfaction l'effort budgétaire significatif de votre ministère mais nous souhaitons qu'il soit accompagné d'un effort de déconcentration de cet organisme, qui devait initialement être délocalisé sur le littoral. Même s'il n'est pas vraiment nécessaire que cette délocalisation intervienne, il faudrait cependant que les moyens budgétaires supplémentaires alloués au BEA mer lui permettent de mettre en place, le long des façades littorales, notamment auprès des préfetures maritimes, des correspondants qui pourraient conduire pour son compte dans l'urgence, mais avec souplesse et rapidité, certaines enquêtes.

Enfin, je crois que la Commission européenne va prochainement se prononcer sur la ville qui devra accueillir l'agence européenne de sécurité maritime. Plusieurs villes françaises sont bien placées et nous avons un dispositif de sécurité en mer, sous l'autorité des préfets maritimes qui, même s'il peut être encore amélioré et aménagé, fonctionne bien.

Le rapport Le Drian a d'ailleurs montré que la problématique de la sécurité maritime était centrale dans les préoccupations des élus et des acteurs du littoral. Il serait donc bon que, à la veille de la décision de la Commission européenne, la France manifeste par un acte fort son désir d'accueillir cette agence européenne de sécurité maritime le long de nos côtes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. La sécurité des infrastructures de transport est sans conteste au cœur des préoccupations des élus locaux mais aussi et surtout des usagers. Les incidents de ces derniers mois ont favorisé la prise de conscience d'un nécessaire accroissement de la sécurité de ce type d'infrastructure.

En définissant une démarche systématique de prévention des risques en matière de transport, ce projet de loi apporte des réponses concrètes pour qu'à l'avenir les risques d'accidents soient réduits au minimum. Cette volonté est partagée par tous, comme l'a rappelé Michel Bouvard.

Ne contestant en rien la globalité d'un projet auquel j'adhère totalement, je m'en tiendrai à un point essentiel.

Si l'on peut aisément comprendre que la détermination des normes de sécurité soit fixée à l'échelon national, afin qu'elles soient uniformes sur l'ensemble du territoire, il n'en demeure pas moins que ce texte semble porter atteinte à la relative autonomie des collectivités locales en matière d'investissement et de construction de ces ouvrages.

En effet, en conférant au représentant de l'Etat un rôle prépondérant dans la procédure de contrôle de la sécurité, on risque de rendre les collectivités territoriales plus dépendantes de l'Etat alors que les débats actuels montrent la nécessité d'accroître la décentralisation, comme le préconise d'ailleurs le rapport Mauroy.

Celui-ci propose ainsi de décentraliser l'ensemble des voiries, qu'elles soient nationales ou locales. Or votre texte, auquel nous adhérons, je le répète, donne le sentiment qu'il y aurait un retour de la tutelle de l'Etat.

Nous sommes d'accord sur les conditions de sécurité, mais reconnaissez que les collectivités font souvent beaucoup mieux que l'Etat. Nous en avons tous les jours des exemples. Ainsi pour la voirie départementale, nous prenons des décisions ; nous faisons appel à des organismes agréés certificateurs qui témoignent que nous respectons parfaitement les normes de sécurité, et nous réalisons les ouvrages selon nos propres décisions politiques, comme le veulent les lois de décentralisation.

Chaque fois que des problèmes apparaissent, c'est à cause de l'Etat. Vous n'êtes évidemment pas en cause personnellement, pas plus que vos prédécesseurs. Chacun peut d'ailleurs constater le désengagement de l'Etat. Ainsi, à la suite de la mise en œuvre des 35 heures, les directions départementales de l'équipement ne remplacent pas les départs à la retraite et elles se déchargent de plus en plus sur les conseils généraux, qui sont obligés de mettre en œuvre le fameux article 7.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Tout cela a changé, c'était vrai à votre époque !

M. Christian Estrosi. Non, je parle d'aujourd'hui, sans polémiquer : telle est la réalité.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non, ça a changé !

M. Christian Estrosi. Non, ça n'a pas changé ! Je peux vous dire que, dans ma propre circonscription, il y avait, en 2001, trente agents de moins qu'en 2000 dans les services de l'équipement. Ce n'est pas nouveau mais c'est ainsi.

Cette situation nous conduit donc à engager des procédures autorisées par l'article 7, c'est-à-dire la départementalisation de personnels de l'équipement, ce qui nous permet de recruter nous-mêmes les agents complémentaires dont vous ne nous dotez pas.

Prenons le problème de la nationale 202 *bis* dans le département des Alpes-Maritimes, que Lionel Luca connaît bien parce qu'il concerne sa circonscription, limitrophe de la mienne. Il s'agit d'une sorte d'arlésienne, même si nous sommes à 200 kilomètres d'Arles. En effet, en deux contrats de plan, l'Etat, maître d'ouvrage, n'a pas réussi à réaliser un kilomètre de voirie. Ses ingénieurs déposent des projets qui font systématiquement l'objet de recours de multiples associations et que les juridictions administratives annulent.

Pourtant les élus locaux ont partagé le choix politique de la définition de l'infrastructure et apporté leur financement à près de 70 % puisque la répartition entre l'Etat, la région et le département est faite par tiers. Néanmoins, vous demeurez le maître d'ouvrage, vos ingénieurs travaillent, déposent des projets mais, au moment de la mise en œuvre, les juridictions administratives les annulent, considérant que l'Etat fait mal son travail. Or ce même Etat qui, aux yeux des juridictions administratives fait mal son travail, voudrait être maître des autorisations qui seront données aux collectivités locales. Voyez un peu le paradoxe !

M. Jean-Claude Lemoine. Il y a d'autres exemples !

M. Michel Bouvard. Nous en connaissons tous !

M. Christian Estrosi. Certes, mais j'en avais un significatif sous la main. Vous le connaissez d'ailleurs bien, monsieur le ministre, et je vous remercie de vous être battu pour que ce projet aboutisse, puisque vous avez favorisé son inscription au contrat de plan. Vous avez fait un choix politique que nous avons partagé, mais nous ne parvenons pas à le traduire dans les faits à cause de certaines lourdeurs.

Quand les collectivités locales veulent réaliser elles-mêmes une voirie communale ou départementale, elles ne sont pas confrontées à de tels obstacles. Tout fonctionne bien : on engage les projets et on les réalise.

Ne revenons pas en arrière : nous sommes d'accord sur les normes de sécurité, il faut les mettre en œuvre et les imposer ; mais, de grâce, n'instituons pas une autorité supérieure de l'Etat pour accorder les agréments aux collectivités locales ! Nous avons des systèmes certificateurs qui y pourvoient sans faire peser sur ces dernières la moindre tutelle. J'espère donc que nous pourrions alléger le texte sur ce point et je suis convaincu que vous ne pouvez que partager mes vues.

Pour conclure, monsieur le ministre, je veux vous féliciter pour le courage dont vous avez fait preuve pour la réouverture du tunnel du Mont-Blanc. Même si mon collègue Michel Bouvard s'est à juste titre battu ces dernières années pour le tunnel du Fréjus, que l'on considérerait comme la seule desserte à travers les Alpes, je conteste ce point de vue : il y en a deux, le tunnel du Fréjus et l'autoroute A 8, qui contourne Nice et traverse les Alpes-Maritimes. Le jour de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, les flux de poids lourds ont augmenté de 30 % sur l'autoroute A8. Nous n'avons pas manifesté, nous avons exercé notre solidarité mais nous en avons subi les conséquences, autant que d'autres. La solidarité doit se partager entre tous : Mont-Blanc, Fréjus et Alpes-Maritimes.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Christian Estrosi. Pour cela, je veux vous remercier, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Robert Gaïa.

M. Robert Gaïa. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame la rapporteuse – je n'ai pas d'états d'âme (*Sourires*) –,...

Mme Odile Saugues, rapporteuse. Rapporteuse !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est la règle du Parlement !

M. Robert Gaïa. ..., mes chers collègues, le projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport vient à point nommé, et le groupe socialiste s'en félicite. Il fallait en effet tirer absolument les enseignements des accidents dramatiques qui se sont produits en Europe, la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc constituant l'accident le plus important qui se soit produit en France sur un ouvrage d'art. Ce texte est né pour une grande part de ce drame.

La sécurité dans les tunnels pose un grave problème en raison de la configuration particulière de ces ouvrages, d'une part, et du nombre croissant de leurs usagers, d'autre part.

L'office parlementaire des choix scientifiques et technologiques s'en était saisi, sur la demande du président de la commission de la production et des échanges. Il a rendu, en mai 2000, un rapport qui détaille l'ensemble des infrastructures de tunnels routiers.

Les accidents qui s'y produisent mettent souvent en cause un ou plusieurs camions. Accroître la sécurité dans les tunnels suppose donc que l'on trouve une solution alternative au « tout-camion » et que l'on développe le ferroutage. Vous vous êtes engagé publiquement sur ce sujet à plusieurs reprises, monsieur le ministre.

Cela exige en outre une réglementation rigoureuse du transport des matières dangereuses et un durcissement des règles du code de la route pour la conduite sous les tunnels, comme le prévoit le présent texte. Cependant, il ne faut pas oublier les caractéristiques propres à chaque ouvrage car, si les accidents sous les tunnels restent heureusement rares, comme ils surviennent en milieu confiné, leurs conséquences peuvent être dramatiques.

Contrairement à M. Estrosi, je me félicite, monsieur le ministre, que vous gardiez la responsabilité de ces problèmes de sécurité. Les collectivités locales pourront, de ce fait, taper plus fort à votre porte pour obtenir votre participation aux financements, qui sont toujours multiples.

M. Michel Bouvard. Ah ! Ah !

M. Robert Gaïa. Eh oui, mon cher collègue ! J'en reviens au tunnel de Toulon,...

M. Lionnel Luca. Le tunnel de l'Arlésienne !

M. Robert Gaïa. ... que M. Estrosi connaît bien puisque le conseil régional de PACA participe à son financement.

Ce tunnel de Toulon doit être doublé, conformément à la déclaration d'utilité publique de 1991 qui prévoit un tube nord et un tube sud, parallèle au premier mais situé à quelque cinquante mètres.

Le tube nord devait être mis en exploitation fin novembre 2001 mais il est encore en cours de construction, essentiellement en raison de préoccupation tenant à la sécurité.

Il est urgent d'achever ces travaux. Quant au plan de circulation des axes conduisant au tunnel ou en débouchant, il doit être repensé pour assurer la fluidité de la circulation à l'intérieur et à l'extérieur, les axes de sortie refluant dans la circulation urbaine.

La sécurisation de ces tunnels doit donc se faire en relation avec les systèmes de transports en commun.

Vous connaissez la situation de l'agglomération toulonnaise, monsieur le ministre. Aujourd'hui, il nous faut concilier exigence de sécurité, maîtrise des coûts et politique globale des transports. Je souhaite que, au terme de cette loi, le Gouvernement prenne des engagements forts quant aux délais de réalisation des deux tubes et à leur sécurité, ainsi qu'aux transports en commun en site propre, car il s'agit là d'un seul et même dossier. Je souhaite que vous l'affirmiez haut et fort, c'est dans la logique de la loi que nous allons voter : sécurité, oui, mais aussi moyens de transport alternatifs.

Le projet de loi témoigne de la volonté politique du Gouvernement d'améliorer les conditions d'utilisation des tunnels autoroutiers par une gestion raisonnable des risques, même si, comme vous l'avez rappelé, le risque zéro n'existe pas. Nous devons encourager cette démarche tout en œuvrant pour une surveillance constante de ces ouvrages. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Claude Gatignol.

M. Claude Gatignol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, un texte portant sur la sécurité dans les transports présente à l'évidence un grand intérêt. Cependant, la sécurité des transports est un enjeu qui appelle des réformes d'une tout autre envergure que celles qui nous sont présentées aujourd'hui.

Certes, ce projet de loi tend à forcer le consensus par un intitulé fort. Mais son contenu, qui ne concerne que la sécurité des infrastructures de transports, de la conception à la mise en service et à l'exploitation des ouvrages, et qui entend donner une base légale et généralisée aux enquêtes techniques, reste toutefois limité, « incomplet et imparfait », selon les mots de Christian Kert, spécialiste reconnu en matière d'ouvrages sensibles !

Ce texte se concentre principalement sur la question de la sécurité dans les tunnels, mais il exclut bizarrement les ouvrages transfrontaliers régis par des conventions internationales. Ainsi, le tunnel du Somport ou celui du Mont-Blanc seront exclus du dispositif. Quel paradoxe, monsieur le ministre, alors que les événements – chacun a présent à l'esprit l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, le 24 mars 1999 – sont là pour nous rappeler l'importance du contrôle des règles de sécurité pour ces ouvrages !

Ce texte comporte donc peu de mesures novatrices. Il ne fait que compléter les procédures existantes, comme l'enquête publique. Assez imprécis, il renvoie, dès lors qu'il s'agit de dispositions essentielles, comme la définition des critères de risques, ou plus concrètes – quels ouvrages seront concernés ? – à de trop nombreux décrets en Conseil d'Etat.

Ce projet de loi montre donc les limites de la politique du Gouvernement en matière de transports : quelle est donc la conception gouvernementale des problèmes de sécurité dans les transports en général ?

De plus, le Gouvernement affirme à nouveau sa volonté centralisatrice en concédant au seul représentant de l'Etat le pouvoir de se substituer aux collectivités territoriales dans les procédures de contrôle de sécurité. Celles-ci n'auront désormais – c'est à souligner – qu'une place bien minime, avec un simple avis consultatif, au sein des nouvelles commissions administratives de sécurité. C'est d'autant plus inacceptable que l'Etat ne voit aucun inconvénient à ce que les conseils généraux et les conseils régionaux participent au financement des ouvrages routiers !

Monsieur le ministre, je vous rappelle que, pour conforter les actions de l'Etat, le département de la Manche a ainsi participé aux travaux sur les nationales 174 et 175, à hauteur de 500 millions de francs pour chacune de ces routes.

En ce qui concerne l'avis obligatoire des services de l'Etat, le délai de quatre mois prévu à l'alinéa 2 de l'article L. 118-1 du code de la voirie routière me semble bien trop long ; il ne fera que retarder la réalisation d'infrastructures...

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Claude Gatignol. ... dont la préparation, l'étude et la programmation sont connues de tous, de l'administration en particulier, de longs mois auparavant. J'ai donc déposé un amendement visant à réduire ce délai de réponse de l'administration à deux mois, ce qui me semble plus approprié.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Claude Gatignol. Pour la sécurité des ouvrages maritimes portuaires, les dispositions présentées à l'article 7 du projet de loi ne vont pas modifier profondément les procédures en vigueur. Comme l'a d'ailleurs souligné notre rapporteure, la législation actuelle encadre déjà strictement les travaux portuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers.

La encore, un décret en Conseil d'Etat devra définir les catégories d'ouvrages concernées par la procédure. Et il semblerait que les superstructures portuaires ne relèveront pas de l'article 2, car elles sont déjà soumises à des procédures spécifiques.

Seule innovation, ce texte permettra d'harmoniser la procédure de sécurité quelle que soit la catégorie de port concernée. Cependant, je souhaite une simplification et une clarification – qui sont d'ailleurs très attendues – pour éviter une nouvelle avalanche de surréglementation, ce que l'on a coutume d'appeler le « syndrome de Furiani » dont tout le monde souffre, à tous les niveaux.

S'agissant des enquêtes techniques maritimes, le décret du 20 janvier 1981 créant les commissions d'enquête technique et administrative sur les accidents et les incidents de navire, puis la résolution de l'Organisation maritime internationale – l'OMI – du 27 novembre 1997 et l'arrêté du 16 décembre 1997 instaurant le bureau enquête accident – le BEA – répondent de manière satisfaisante à la clarification des responsabilités.

Les dispositions du titre II détermineront uniquement le champ d'application des enquêtes techniques pour le domaine maritime.

Je considère pour ma part que la sécurité des infrastructures portuaires et la réalisation d'enquêtes techniques après événement de mer ne sont que des maillons de la chaîne de la prévention des risques maritimes.

Cette chaîne sécuritaire comprend également la conception des navires, le contrôle par l'Etat du port et l'Etat du pavillon, les sociétés de classification, la formation des capitaines et des équipages, la sécurité de la navigation, les moyens de lutte contre les sinistres. Elle nécessite bien évidemment l'engagement de moyens budgétaires adéquats, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Pour tout ce qui concerne la mer, la haute autorité du préfet maritime doit être confirmée et ses moyens doivent être confortés. Vous êtes venu sur les lieux du naufrage de l'*Ievoli Sun*. Aussi vous savez aussi bien que moi qu'il n'est nul besoin de créer des structures ou des organismes nouveaux. Autour du préfet maritime et sous son autorité peuvent s'organiser les moyens et se prendre les décisions. Dans ce cas particulier, il y avait des conventions internationales : le Manche plan, par exemple, entre la France et le Royaume-Uni. Des négociations sont par ailleurs en cours entre la Belgique, l'Allemagne et d'autres pays européens. Je regrette qu'il n'existe pas de telle convention pour la Méditerranée. Sans doute l'Europe s'intéressera-t-elle un jour davantage à cette question. Mais, pour l'heure, je ne verrais que des avantages à la présence dans le département de la Manche – 350 kilomètres de côtes, dont 170 dans ma seule circonscription – qui possède le CROSS Jobourg, lequel régule 20 % du trafic mondial, à quelques kilomètres de nos côtes ! – je ne verrais que des avantages, dis-je, comme mon collègue et ami Bernard Cazeneuve, à la présence à Cherbourg dans le Cotentin, de l'Agence européenne de sécurité maritime. Ce serait une heureuse décision et un soutien de votre part.

Mais l'amélioration de la sécurité maritime passe aussi par des mesures simples et concrètes.

Il s'agit, par exemple, de lever les obstacles techniques et réglementaires à l'utilisation des liaisons radioélectriques VHF par les navires de plaisance. La fermeture des services radio-maritimes de correspondance publique depuis le début de l'année 2000, le montant élevé des frais annuels de licence VHF, les difficultés rencontrées par les intéressés pour passer le certificat restreint de radiotéléphoniste et son coût prohibitif découragent les plaisanciers d'équiper leurs bateaux d'émetteurs récepteurs VHF.

Pourtant, ces appareils, qui ne peuvent être remplacés par les téléphones portables, sont indispensables pour améliorer la sécurité en mer et assurer la mise en œuvre rapide des secours. C'est le seul système permettant aux CROSSMA de localiser rapidement l'émetteur d'appel au secours.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Claude Gatignol. Cette mise en œuvre rapide des secours nécessite aussi de garantir une sécurité juridique aux sauveteurs en mer bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer en matière de disponibilité professionnelle, à l'image de celle prévue pour les sapeurs-pompiers volontaires. J'ai déposé une proposition de loi en ce sens, cosignée par plus de soixante-dix parlementaires, car rien n'est prévu aujourd'hui. J'espère que le Gouvernement sera favorable à son adoption le plus vite possible.

Pour l'heure, le groupe Démocratie libérale et Indépendants est réservé sur un projet qui ne répond qu'imparfaitement aux exigences de sécurité dans les transports et aux attentes de la population, en l'état actuel de sa rédaction.

M. le président. La parole est à M. René Leroux.

M. René Leroux. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte que nous examinons aujourd'hui est très important pour tous les Français et tous les Européens.

En effet, à notre émotion devant les images de catastrophes terrestres ou maritimes, à notre compassion pour les victimes, à notre solidarité succèdent bien souvent la révolte devant les conséquences ou négligences – dont il est parfois difficile de déterminer l'origine – et l'impatience de connaître le ou les responsables.

Ce texte nous fournira des moyens d'investigation et un véritable système de prévention des accidents et d'analyse des causes des dommages. Ses objectifs ont été parfaitement rappelés par notre rapporteure, Mme Saugues, à qui je rends hommage pour sa ténacité et sa volonté de faire aboutir un projet qui non seulement répondra aux attentes de nos concitoyens, mais assurera aussi pour l'avenir un dispositif législatif et réglementaire moderne harmonisant les conditions de sécurité et proposant une politique ambitieuse de prévention des risques.

Mon intervention d'aujourd'hui est largement inspirée par les expériences malheureuses qui m'ont directement touché ces derniers mois : après le naufrage de l'*Erika* et sa marée noire, le naufrage de bateaux de pêche, la disparition de marins-pêcheurs, sans oublier le drame de ce bateau de commerce, l'*Ile-du-Ponant*, venu s'échouer sur les plages de ma commune. Mon devoir de député était donc de vous faire part – au-delà des contrôles, vérifications et autres formalités que subissent les navires quant à leur flottabilité et leur navigabilité – de la nécessité absolue de renforcer les moyens du bureau enquête accident mer, qui a déjà acquis ses lettres de noblesse auprès des

acteurs directement liés aux catastrophes maritimes que leurs conséquences soient humaines ou environnementales.

J'ai vu ces personnels travailler auprès des autorités mais aussi des familles. Leur présence immédiate, leur professionnalisme, la transparence de leurs actions et la pertinence de leurs interventions font qu'ils sont reconnus bien au-delà de nos frontières. Les moyens envisagés dans l'étude d'impact sont raisonnables, mais je vous demande, monsieur le ministre, de veiller à une utilisation juste de ce budget. Il faudra faire en sorte que les expertises qui doivent être conduites dans l'intérêt de nos concitoyens ne soient pas bridées par des soucis financiers ou, comme j'en ai eu l'exemple, par des arbitrages inadmissibles pour les familles comme pour les élus.

Il conviendra aussi de renforcer les moyens des autres bureaux enquête accident prévus par la loi, qui, j'en suis persuadé, feront preuve de tout autant de sérieux et de professionnalisme.

Toujours à la lumière de mon expérience d'élus du littoral, je me demande pourquoi on n'envisage pas – sans vouloir vous offenser, car vous accomplissez parfaitement, je peux en témoigner, votre rôle – un ministre de la mer ou un secrétariat d'Etat. Le monde maritime et les élus du littoral y seraient favorables.

Lors de la catastrophe de l'*Erika*, nous nous sommes retrouvés, nous, élus du littoral mais aussi les acteurs économiques, face à une situation incontrôlable dont nous n'étions pas responsables mais qui nous concernait directement.

Vous l'avez vécue avec nous et vous avez su en prendre la juste mesure, je vous en remercie. Il ressort de cette malheureuse expérience qu'il est impérieux de créer, à défaut d'un grand ministère, au moins une délégation interministérielle de la mer pour prendre en charge de tels événements dès leur survenue jusqu'à la complète réhabilitation des espaces touchés et jusqu'à ce qu'il soit remédié à leurs conséquences humaines.

Alors, monsieur le ministre, un ministre ou un secrétaire d'Etat à la mer, voire un secrétariat d'Etat aux espaces du littoral et des rivages, ou bien encore la mise en place d'une délégation interministérielle à la mer ? Les élus sont dans l'attente. Ne copions pas sur nos amis américains avec leurs *coast guards*, mais servons-nous de l'expérience qu'ils ont acquise lors des catastrophes maritimes qu'ils ont connues. Cela vous a été rappelé dans différentes interventions, et je sais que vous y êtes sensible. Aussi, soyons soucieux de la sécurité de notre pays et de ses citoyens, soyons inventifs, pragmatiques, voire ambitieux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne paraphraserai par les interventions des orateurs précédents et je n'insisterai donc pas sur les avancées indéniables en matière de sécurité des systèmes et infrastructures de transport ainsi que sur la clarification et l'extension du pouvoir réglementaire que permet ce texte.

En effet, même si les collectivités locales voient leurs compétences en matière de transport augmenter, notamment du point de vue opérationnel, avec la maîtrise du sol et des emprises, les dispositifs de sécurité des modes de transport doivent être précisés par la législation et la réglementation nationales. Ils requièrent un responsable juridique clairement identifié : le ministre des transports.

Même si les débats budgétaires nous en donnent prochainement l'occasion, je voudrais insister sur les nécessaires rééquilibrages de la politique des transports pour une meilleure sécurité des infrastructures.

Au-delà de la surveillance, à tous les stades, de la conception à la mise en service, des systèmes de transport, il importe de désengorger la route au profit du rail, et donc de doter notre pays des équipements nécessaires, qui peuvent être innovants. Le texte que nous allons voter fait d'ailleurs sienne cette option, au moins implicitement, puisqu'il inclut dans son dispositif les systèmes de transport « faisant appel à des technologies nouvelles ». Je pense qu'il s'agit, entre autres, du transport combiné rail-route.

Une véritable priorité doit être donnée au ferroviaire par rapport à la route, vite saturée et facteur de risques encore trop importants. Pour cela, à l'approche de l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire en 2003, les investissements en matière d'équipement doivent être à la hauteur pour répondre aux besoins des affréteurs. La politique de réseaux transeuropéens doit être approfondie, et une réelle politique commune doit être enfin définie.

Cette politique commune des transports exigée par le Traité de Rome, et que nous appelons de nos vœux, peut passer par l'harmonisation des systèmes de sécurité. Ce texte l'amorce avec la disposition relative aux tunnels internationaux. Il faut continuer dans cette voie, tout en sachant qu'il faut harmoniser aussi les conditions de travail, très différentes d'un Etat à l'autre, ce qui aggrave les risques encourus.

Comme vous le voyez, mes chers collègues, monsieur le ministre, les fronts sur lesquels il faut nous mobiliser sont multiples. L'accroissement des flux de circulation est la conséquence de la croissance économique et de la liberté individuelle : il doit être garanti dans la sécurité et l'égalité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

6

MODERNISATION SOCIALE

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 10 octobre 2001

« Monsieur le Président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de modernisation sociale.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cette commission.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

7

SAISINE POUR AVIS D'UNE COMMISSION

M. le président. J'informe l'assemblée que la commission des finances, de l'économie générale et du Plan a décidé de se saisir pour avis du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2002 (n° 3307).

8

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du

projet de loi, n° 2940, relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre :

Mme Odile Saugues, rapporteure au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 3296) ;

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi, n° 3206, portant ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes :

M. Vincent Burroni, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 3295).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*